Nota van beantwoording

Zienswijzen ontwerpbegroting MRDH 2027

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Zienswijzen 5
2.1 Waardering en proces 5
2.2 Hoofdlijnen ontvangen zienswijzen 5
2.3 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen 7
3. Beantwoording van de zienswijzen 9
3.1 Albrandswaard 9
3.2 Barendrecht 11
3.3 Capelle aan den IJssel 14
3.4 Delft 15
3.5 Den Haag 20
3.6 Krimpen aan den IJssel 21
3.7 Lansingerland 23
3.8 Leidschendam-Voorburg 27
3.9 Maassluis 30
3.10 Midden-Delfland 32
3.11 Nissewaard 34
3.12 Pijnacker-Nootdorp 37
3.13 Ridderkerk 42
3.14 Rijswijk 46

3.15 Rotterdam 50
3.16 Schiedam 50
3.17 Vlaardingen 52
3.18 Voorne aan Zee 59
3.19 Wassenaar 62
3.20 Westland 68
3.21 Zoetermeer 71

1. Inleiding

De ambities op de kerntaken van de MRDH, het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid, hebben 21 gemeenten in 2023 in een strategische agenda vastgelegd. Voor 2027 is dat nog de Strategische Agenda MRDH 2023-2026: Met elkaar voor elkaar. De Agenda gaat uit van vier grote opgaven die vervolgens vertaald worden naar zes concrete opdrachten. De vier opgaven zijn:

- Groei van de regio: hoe zorgen we ervoor dat we als MRDH de groei van onze regio op een goede wijze faciliteren?
- Vernieuwen van de regio: hoe zorgen we voor een toekomstbestendige economie met voldoende ruimte voor werklocaties en een goede balans in de arbeidsmarkt?
- Kwaliteit van de regio: hoe zorgen we voor een aantrekkelijke regio, waarbij de kwaliteit van de infrastructuur op orde is en we een prettige leefomgeving creëren?
- Herstel van de regio: hoe zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer zich duurzaam herstelt en daarmee een bijdrage kan blijven leveren aan de grote opgaven in onze regio op het gebied van verstedelijking, verduurzaming en een goede bereikbaarheid?

De beoogde resultaten en activiteiten zijn in de begroting aangevuld met de eerste keuzes en to-do's uit de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat, voor zover deze betrekking hebben op de periode 2027-2030. Beide visies zijn in 2026 vastgesteld en vormen het richtinggevende kader voor de verdere ontwikkeling van de regionale samenwerking en toekomstige MRDH-begrotingen.

De MRDH begroting 2027 geeft op basis van de Strategische Agenda op hoofdlijnen zo gericht mogelijk aan wat we in 2027 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 begroting bestaat uit de programma's Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Hiermee is tevens invulling gegeven aan de wens om de begroting compacter en beter navolgbaar te maken, door de eerdere mobiliteitsprogramma's samen te voegen tot één integraal programma.

2. Zienswijzen

De ontwerpbegroting MRDH 2027 is vanaf 13 april 2026 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de gemeenten die samenwerken binnen de MRDH. De zienswijzeperiode duurde twaalf weken en eindigde op 7 juli 2026. Het dagelijks bestuur heeft van 21 gemeenten een reactie ontvangen.

Technische wijzigingen tijdens zienswijze periode
Tijdens de zienswijzeperiode is reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de Ontwerpbegroting 2027. De actuele jaarcijfers (over 2025 in plaats van 2024) zijn in de paragraaf verbonden partijen opgenomen (stand eigen vermogen, vreemd vermogen en het financieel resultaat). Het gaat daarnaast voornamelijk om het verwerken van definitieve cijfers van de jaarrekening 2025 en de cijfers uit de 1e begrotingswijziging 2026. Daarnaast is er door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit tijdens de zienswijzeperiode een onderwerp met financiële consequenties behandeld. Het betreft een besluit van de bestuurscommissie van 13 mei 2026 om een aanvullend budget van € 80,1 miljoen te reserveren en het bestedingsritme aan te passen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR). Het betreft een ophoging van de eigen projectkosten van € 157,1 naar € 181,6 miljoen (prijspeil 2026) en een ophoging van de begroting voor de investering in de remise Guldenlaan/Guldenpad van € 60,4 naar € 116,0 miljoen (prijspeil 2026).
Het financieel beeld wijzigt daardoor voor de begrotingsperiode 2027-2030. Het geraamde eindsaldo in 2030 van de BDU middelen daalt met € 73,7 miljoen van € 292,3 miljoen naar € 218,6 miljoen. Voor het begrotingsjaar 2027 stijgt de eindstand van de BDU middelen met € 23,7 miljoen van € 526,4 naar € 550,1 miljoen. De wijziging komt hoofdzakelijk door het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei 2026 om aanvullend budget te reserveren en het bestedingsritme aan te passen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).

2.1 Waardering en proces

Wij danken u voor uw zienswijzen op de ontwerpbegroting 2027 van de MRDH. Wij waarderen de door u gemaakte financiële en beleidsmatige aandachtspunten en betrekken deze, voor zover mogelijk binnen de gezamenlijke kaders en opgaven van de MRDH, bij de verdere uitwerking van de begroting. Daarbij blijven wij inzetten op een goede samenwerking met de deelnemende gemeenten, zodat de belangen van alle gemeenten zorgvuldig worden afgewogen en recht wordt gedaan aan lokale en regionale behoeften.

2.2 Hoofdlijnen ontvangen zienswijzen

De ontwerpbegroting MRDH 2027 is over het algemeen positief ontvangen door de deelnemende gemeenten. Gemeenten onderschrijven het belang van de regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat en kunnen zich in grote lijnen vinden in de

voorgestelde koers en financiële vertaling daarvan. Tegelijkertijd geven gemeenten diverse aandachtspunten mee voor de verdere uitwerking van de begroting en de onderliggende beleidsagenda.

De belangrijkste terugkerende onderwerpen in de zienswijzen zijn:

1. **Dreigende korting op de Brede Doeluitkering (BDU)**
   Veel gemeenten uiten hun zorgen over de mogelijke korting op de BDU en de gevolgen daarvan voor het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de regio. De brede steun voor de lobbyactiviteiten van de MRDH richting het Rijk komt nadrukkelijk naar voren. Daarbij verschillen de verwachtingen over de vervolgstappen. Een aantal gemeenten vraagt om tijdig inzicht in mogelijke scenario's en de gevolgen daarvan voor onder andere lijnen, frequenties, haltes, tarieven en bereikbaarheid. Andere gemeenten benadrukken het belang van gezamenlijke besluitvorming over eventuele maatregelen en bezuinigingsopties voor de komende jaren.
2. **Financiële uitdagingen van gemeenten en bezuinigingsmogelijkheden vanaf 2028**
   Verschillende gemeenten wijzen op hun eigen financiële uitdagingen vanaf 2028 en verzoeken de MRDH om aanvullend te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de gemeentelijke bijdrage en overige uitgaven te beperken. Gemeenten geven aan hierover graag tijdig met de MRDH in gesprek te gaan in aanloop naar de begroting 2028.
3. **Betrokkenheid bij de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma**
   Meerdere gemeenten benadrukken het belang van een actieve en vroegtijdige betrokkenheid van gemeenten bij de actualisatie van de Strategische Agenda en de verdere uitwerking van het Uitvoeringsprogramma. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor een zorgvuldig proces waarin gemeenten hun kennis, ervaringen en lokale opgaven kunnen inbrengen.
4. **Samenvoeging begrotingsprogramma's Mobiliteit**
   Gemeenten reageren overwegend positief op de voorgestelde samenvoeging van de begrotingsprogramma's voor verkeer en openbaar vervoer tot één integraal programma Mobiliteit. Zij waarderen de verbeterde leesbaarheid, overzichtelijkheid en samenhang van de begrotingsstukken. Enkele gemeenten vragen aandacht voor de wijze waarop deze wijziging wordt doorgevoerd en de effecten daarvan op de vergelijking tussen begroting en verantwoording.
5. **Lokale bereikbaarheid en corridoraanpak**
   In meerdere zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor het behoud van een goede lokale bereikbaarheid. Gemeenten benadrukken dat bij de verdere uitwerking van de corridoraanpak niet alleen aandacht moet zijn voor hoofdverbindingen, maar ook voor de ontsluiting van woonwijken, voorzieningen, werklocaties en kleinere kernen. Daarnaast worden zorgen geuit over de mogelijke gevolgen van de dreigende BDU-korting voor de bereikbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

De hoofdlijn van de zienswijzen is dat gemeenten de ambities en koers van de MRDH ondersteunen, maar tegelijkertijd aandacht vragen voor de financiële onzekerheden in de komende jaren, de gevolgen van de mogelijke BDU-korting en een nauwe betrokkenheid bij de verdere uitwerking van de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma.

2.3 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

Hoofdstuk en/of pagina	**Was**	**Wordt**	**Aanpassing n.a.v. zienswijze van gemeente(n)**
Paragraaf weerstandsvermogen	"Hierdoor wordt de ondergrens voor risicoreserve vastgesteld op € 43 miljoen."	"Hierdoor wordt de ondergrens voor risicoreserve vastgesteld op € 44 miljoen."	Leidschendam-Voorburg
Pagina 16 van de ontwerpbegroting (H2, onderdeel Gebiedsprogramma Mobiliteit en verstedelijking)	We voeren lobby Oude Lijn voor de onderdelen waar nog geen financiële afspraken over zijn gemaakt met het Rijk en andere regionale partners. Én: We bereiden een projectbeslissing voor de MIRT-planuitwerking City Sprinters en nieuwe stations voor als onderdeel van de MIRT-studie Oude Lijn, afhankelijk van de genomen besluiten in het BO MIRT 2026.	We blijven de noodzakelijke financiering voor de Oude Lijn agenderen bij het Rijk, zodat direct na afronding van de verkenning voor CitySprinters en Nieuwe Stations een projectbeslissing kan worden genomen voor: de frequentieverhoging van sprinters, de (inpassing van de) spoorverdubbeling tussen Delft-Schiedam, en de vier nieuw aan te leggen stations. Aanvullend daarop richt de lobby zich ook op de aanvullende verbeteringen van de vier bestaande stations.	Delft
Hoofdstuk 1 van de begroting	De beide visies vormen het richtinggevende kader voor toekomstige MRDH-begrotingen. In 2026 werken we deze visies verder uit in een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar. Op basis daarvan wordt de	De beide visies vormen het richtinggevende kader voor toekomstige MRDH-begrotingen. In 2026 werken we deze visies, **samen met de gemeenten**, verder uit in een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar. **Ook de actualisatie van de Strategische Agenda voor de periode 2027-2030 stellen we in samenwerking met de**	Delft, Barendrecht, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg en Wassenaar

	Strategische Agenda geactualiseerd voor de periode 2027-2030. Het strategische kader voor de begroting 2027 is voorlopig nog de Strategische Agenda 2023-2026. De begroting 2027 wordt dan later in het begrotingsjaar zelf gewijzigd, waardoor visie, strategie en uitvoering weer op elkaar aansluiten.	**gemeenten op, zodat gemeentelijke kennis, ervaringen en lokale opgaven hierin een plek krijgen.** Het strategische kader voor de begroting 2027 is voorlopig nog de Strategische Agenda 2023-2026. De begroting 2027 wordt dan later in het begrotingsjaar zelf gewijzigd, waardoor visie, strategie en uitvoering weer op elkaar aansluiten.	

3. Beantwoording van de zienswijzen

3.1 Albrandswaard

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Met de brief van 13 april 2026 heeft u de gemeente Albrandswaard in de gelegenheid gesteld een zienswijze uit te brengen op de conceptbegroting voor 2027 en op de begrotingswijziging voor 2026. Deze stukken zijn besproken in de raadsvergadering van Albrandswaard op 15 juni 2026. Middels deze brief delen wij onze zienswijze op de voorliggende documenten en brengt de gemeenteraad van Albrandswaard de volgende drie kernpunten onder uw aandacht: • De raad kan instemmen met de samenvoeging van de begrotingsprogramma's voor Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Wij onderschrijven de visie dat deze herstructurering de navolgbaarheid van de begroting voor raden en colleges vergroot. Het maakt de noodzakelijke samenhang tussen beleidsambities, de uitvoering en de inzet van middelen inzichtelijk, wat een integrale afweging van de regionale prioriteiten vergemakkelijkt.	Dank voor uw zienswijze en de positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.
• De ambities uit de onlangs vastgestelde visies moeten in 2026 nog vertaald worden naar een concreet uitvoeringsprogramma voor de jaren 2027-2030. De raad vraagt op voorhand nadrukkelijk aandacht voor een gezonde balans tussen deze ambities en de beschikbare financiële middelen. Dit is essentieel, omdat de discussie met het Rijk over de hoogte van de BDU (Brede Doeluitkering), nog niet is afgerond en dit gevolgen kan hebben voor de begroting van 2027. Gelet op de grote financiële uitdagingen waar gemeenten vanaf 2028 voor staan, zien wij geen ruimte voor een hogere inwonersbijdrage	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van

voor het realiseren van ambities uit de visie Economisch Vestigingsklimaat.	de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren. De OV- en verkeertaken worden bekostigd vanuit de BDU die het Rijk verstrekt. Wat betreft de dreigende korting op de BDU is onze eerste inzet om, samen met onze inliggende gemeenten, te zorgen dat deze rijksbezuiniging niet doorgaat. Als de korting na 2027 toch doorgaat, zullen wij in nauw overleg met de inliggende gemeenten in beeld brengen wat de consequenties zijn en welke eventuele beheersmaatregelen mogelijk zijn, ook wat betreft alternatieve financieringsmogelijkheden.
• De borging van lokaal maatwerk binnen het regionale systeem is voor onze gemeente essentieel. Voor Albrandswaard betekent dit concreet de borging van een toekomstbestendige buurtbus die als volwaardig onderdeel in het regionale OV-systeem is geïntegreerd. Wij verzoeken de MRDH om deze verbindingen ook op de lange termijn als belangrijk onderdeel te positioneren. In het verlengde hiervan vragen wij aandacht voor de mogelijkheden van vervoer over water. Wij zijn ons bewust van de complexiteit rondom de financiering van watergebonden vervoer, maar treden hierover graag in gesprek om te verkennen wat binnen het Uitvoeringsprogramma gerealiseerd kan worden.	Wij bevestigen de noodzaak van lokaal maatwerk binnen het regionale systeem. Daarom richten wij ons in de eerste fase van het onderzoek naar publieke mobiliteit onder meer op de vraag hoe we, samen met de gemeenten, de mogelijkheden voor een toekomstbestendige buurtbus binnen het regionale OV-systeem kunnen versterken. Op dit moment werken we aan de actualisatie van de Strategische Agenda en aan het opstellen van het uitvoeringsprogramma. Uw vraag over de mogelijkheden van vervoer over water kunnen in het kader van het opstellen van het uitvoeringsprogramma besproken worden, waarbij de complexiteit van financiering ook aan de orde zal komen.

Wij vragen u deze aandachtspunten te betrekken bij de definitieve vaststelling van de begrotingsstukken. Wij kijken uit naar de verdere uitwerking van de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma en de voortzetting van de constructieve samenwerking.	

3.2 Barendrecht

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
Op 13 april 2026 hebben wij de ontwerpbegroting 2027 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontvangen. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op deze ontwerpbegroting. Daarnaast heeft u verzocht om een aanvullende zienswijze op de wijziging van de begroting 2026. De zienswijze op zowel de ontwerpbegroting MRDH 2027 als de wijziging van de begroting 2026 is besproken in onze raadsvergadering van 23 juni 2026. De ontwerpbegroting geeft ons aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen. In lijn met onze eerdere zienswijzen geven wij u aan dat alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen hebben moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen – vooral voor de jaren vanaf 2028 – en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota's begroting 2028 en/of ontwerpbegrotingen 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om te onderzoeken op	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage

welke wijze dat, gemeenten samen met uw gemeenschappelijke regeling, het beste vormgegeven kan worden. De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2026 met € 0,11 per inwoner naar € 3,11 per inwoner. De bijdrage voor Barendrecht komt daarmee in 2027 uit op € 151.389,-. De totale bijdrage stijgt met € 5.685,- ten opzichte van 2026. De noodzaak voor de inwonerbijdrage ligt in de ambities ten aanzien van het economische programma en de daarbij behorende overhead. Wij begrijpen die keuze, maar verzoeken de MRDH om te verkennen waar, met behoud van de waardevolle bijdrage t.a.v. de regionale samenwerking, een zekere versobering mogelijk is. Vanwege de financiële druk bij de gemeenten kijken wij daarbij onder andere kritisch naar de hoogte van de overhead.	zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.
Wij merken op dat de begroting voor 2027 explicieter inzet op integrale gebiedsontwikkeling en het beter benutten van bedrijventerreinen. Dit is een positieve ontwikkeling waar wij als gemeente Barendrecht in onze eerdere zienswijze specifiek aandacht voor hebben gevraagd. De nadruk op integrale gebiedsontwikkeling sluit bovendien goed aan bij onze regionale ambities binnen het Dutch Fresh Port verband.	Wij onderschrijven de ambitie om de gebiedsontwikkeling te benutten voor de verdere versterking en doorontwikkeling van het economische cluster HortiTech & Argrologistiek in samenwerking met het Dutch Fresh Port. Waar zich kansen en mogelijkheden voordoen, zullen wij actief bijdragen aan deze ontwikkeling, Daarnaast ondersteunen wij de keuze uit de Visie Economie Vestigingsklimaat om het onbenut arbeidspotentieel binnen dit cluster verder te ontwikkelen en beter te benutten.
De dreigende korting vanuit het rijk op de BDU-uitkering is het afgelopen jaar tijdelijk afgewend. In deze tijdelijkheid zit ook een gevaar. Voor de bereikbaarheid van onze regio is een goed OV-netwerk	Wij danken u voor uw steun voor onze inzet om de dreigende korting op de Brede Doeluitkering (BDU) te voorkomen. Indien deze korting na 2027 alsnog wordt doorgevoerd, zullen wij in nauw overleg met de

cruciaal. De BDU-korting heeft een grote negatieve impact op het OV-aanbod. Gezien de woningbouwontwikkelingen en bereikbaarheidsopgave voor onze regio is het cruciaal dat deze korting vanuit het rijk definitief komt te vervallen. Vanuit Barendrecht steunen we daarom uw inzet om in contacten met het rijk blijvend aandacht te vragen voor deze dreiging en te sturen op het definitief schrappen van deze korting.	deelnemende gemeenten de gevolgen hiervan in kaart brengen. Daarbij zullen wij bezien welke beheersmaatregelen mogelijk zijn en welke alternatieve financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn om de impact zo veel mogelijk te beperken.
Begin 2026 zijn de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat vastgesteld. Vanuit deze visies wordt voor de nieuwe collegeperiode een strategische agenda en uitvoeringsagenda opgesteld. Wij denken graag actief mee over de inhoud van deze agenda's. Voor het opstellen van beide agenda's willen wij u verzoeken om ook na te denken over een actieve betrokkenheid van de gemeenteraden.	Wij danken u voor uw bereidheid om actief mee te denken. Dit sluit goed aan bij onze aanpak, waarin we de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma in co-creatie met gemeenten en partners opstellen. Wij onderschrijven het belang van betrokkenheid van gemeenteraden. Naast de formele zienswijzeprocedure organiseren gaan we daarom ook kijken naar andere momenten voor inhoudelijke betrokkenheid. Zo zorgen we voor een zorgvuldig proces met breed draagvlak en ruimte voor inbreng vanuit zowel gemeenten als raden.
In uw aanbiedingsbrief verzoekt u om een zienswijze op een voorgenomen wijziging van de indeling van de begrotingsprogramma's in de begroting 2026. Deze wijziging sluit aan bij de structuur van de begroting 2027 en hiermee wordt meer consistentie bereikt tussen de jaarstukken van 2026 en de begroting 2027. Gezien de meerwaarde van de nieuwe indeling voor de leesbaarheid en omvang van de stukken zien wij geen bezwaren tegen deze wijziging. Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.

3.3 Capelle aan den IJssel

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Op 13 april 2026 heeft u ons de MRDH Ontwerpbegroting 2027 met daarbij ook wijziging van de MRDH-begrotingsstructuur toegezonden. Wij hebben het deze documenten besproken in onze raadsvergadering van 13 juli 2026. Wij hebben besloten geen zienswijzen in te dienen ten aanzien van: a. de MRDH Ontwerpbegroting 2027 en b. wijziging van de MRDH-begrotingsstructuur. Wel verzoeken wij u rekening te houden met het volgende. In lijn met onze eerdere zienswijzen geven wij u aan dat alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen hebben moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor de jaren vanaf 2028 - en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota's begroting 2028 en/of ontwerpbegrotingen 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om te onderzoeken op welke wijze dat, gemeenten samen met uw gemeenschappelijke regeling, het beste vormgegeven kan worden.	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.

3.4 Delft

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
In reactie op uw verzoek dd 14 april 2026 sturen wij u onze zienswijze op de Ontwerpbegroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) 2027 voor de samenwerking van de 21 gemeenten in de MRDH met elkaar en met andere spelers in de regio. In deze brief lichten wij deze zienswijze toe en leggen we enkele accenten. Daarnaast steunen we de voorgenomen samenvoeging van 2 programma's tot 1 programma Mobiliteit ook voor de begroting 2026. We hebben geen opmerkingen bij uw ontwerpbeleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2026. We steunen de inzet die in de MRDH-begroting naar voren komt: • In 2026 en 2027 pakken we gezamenlijk door op de vernieuwing 'Oude Lijn': een decennialang bestaand voornemen om de 200 jaar oude spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht toekomstbestendig te maken. • In 2026 en 2027 blijven we werken aan een sterke regionale economie. Samen versterken we de vijf prioritaire clusters. Via samenwerking aan versterken van (aandacht voor) talent en innovatie dragen we bij aan het toekomstige verdienvermogen van de regio. Met aandacht voor voldoende fysieke ruimte voor innovatieve bedrijven in onze regio (van startup tot marktleider).	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's. De MRDH bedankt de gemeente Delft voor de prettige samenwerking en steun.
• Wij onderschrijven uw boodschap dat de mogelijke korting van 10% op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) zorgwekkend zou zijn voor ons regionale openbaar vervoer. De korting die bedoeld was voor de Specifieke Projectgerichte Uitkeringen, maar die ook geland is op de structurele, onmisbare uitkering waarmee vervoerregio's hun wettelijke	Wij delen uw analyse. Samen met u en de andere inliggende gemeenten blijven we ons daarom inspannen om deze onwenselijke korting ongedaan te maken.

taken uitvoeren en bussen trams en metro's laten rijden en de investeringscapaciteit wordt aangetast.	
• Wij zien dat u een verdere focus van ambities en doelen aanbrengt en het inzicht in de resultaten daarmee vereenvoudigd. De samenhang van de inzet voor het economisch vestigingsklimaat en het vervoer zijn verder versterkt en wij zien meer aandacht voor de effecten voor de inwoners. Daarmee komt de MRDH verder tegemoet aan de conclusies van de Rekenkamers van Rotterdam en Den Haag en de evaluatie door Berenschot. Zo versterkt u de waarde van de MRDH-samenwerking voor onze regio.	De MRDH is aan de slag gegaan met de conclusies aanbevelingen uit de rapporten van de Rekenkamers van Rotterdam en Den Haag en de evaluatie van de gemeenschappelijke regeling door bureau Berenschot. Fijn om te horen dat u ziet dat dit bijdraagt aan een versterking van de MRDH-samenwerking in onze regio, het algemeen ondersteunt dit.
Wij zien graag de volgende tekstwijzingen doorgevoerd worden in de begroting. 1. Nu kunnen we met één regionaal pact voor de zuidwestelijke Randstad afspraken maken met het kabinet om alle energie gezamenlijk te richten op het totaalprogramma Oude lijn. Het totaalprogramma van de Oude Lijn is van groot belang voor de regio én Nederland. De vernieuwing van deze spoorlijn is van groot belang voor de woningbouw en economie in Nederland en voor kansen voor mensen in onze regio en daarbuiten. De bestaande en nieuwe stations van de Oude Lijn zijn de dragers van de stedelijke en economische groei. Voor Delft is zowel de toename van het aantal sprinters en stations, als de zorgvuldige inpassing van de spoorverdubbeling essentieel. Inpassing in het bijzondere landschap én in de stad. Wij vragen u daarom de tekst over de MRDH-activiteiten in 2027 in het kader van het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (pagina 16) te verduidelijken. Specifiek gaat het om de passage:	De MRDH onderstreept dat een (financieel) besluit voor het totale programma van de Oude Lijn noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling, woningbouwopgave en bereikbaarheid van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Grotendeels nemen wij uw tekst suggesties over en wordt de tekst gewijzigd naar: "We blijven de noodzakelijke financiering voor de Oude Lijn agenderen bij het Rijk, zodat direct na afronding van de verkenning voor CitySprinters en Nieuwe Stations een projectbeslissing kan worden genomen voor: de frequentieverhoging van sprinters, de (inpassing van de) spoorverdubbeling tussen Delft-Schiedam, en de vier nieuw aan te leggen stations. Aanvullend daarop richt de lobby zich ook op de aanvullende verbeteringen van de vier bestaande stations.

"*Wij voeren lobby Oude Lijn voor …regionale partners"* en *"We bereiden een projectbeslissing voor…City Sprinters…"* Wij verzoeken u deze te vervangen door de volgende tekst: "We blijven op nationaal niveau de noodzakelijke financiering voor de Oude Lijn agenderen, zodat direct na afronding van de huidige verkenning een projectbeslissing kan worden genomen voor city-sprinters: de noodzakelijke frequentieverhoging, spoorverdubbeling - met inpassing, de nieuw aan te leggen stations en de aanvullende verbetering van bestaande stations. Een besluit van Rijk en regionale partners tot uitvoer van dat totaalprogramma is regionaal en nationaal onontbeerlijk voor de economische transitie van onze regio én voor de bereikbaarheid van de nieuwe woningen."	
2. De samenvoeging van de begrotingsprogramma's voor verkeer (verkeersinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding) en exploitatie van openbaar vervoer gaat verder dan alleen een technische aanpassing. Het sluit aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie. Wij vragen in de begroting nadrukkelijk aandacht te besteden aan de samenhang van verschillende vervoersmogelijkheden in één mobiliteitssysteem, via de volgende tekst: "De corridoraanpak kan alleen slagen als het openbaar vervoer, het voor- en natransport en alternatieve reismogelijkheden in hun geheel worden bezien. We kijken er naar uit om dit gezamenlijk in MRDH-verband vorm te geven."	Het samenvoegen van de begrotingsprogramma's sluit inderdaad aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie. We werken nu samen aan de actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van het Uitvoeringsprogramma op basis van deze ambities. Daarin werken we de corridoraanpak verder uit waarbij een multimodale aanpak uitgangspunt is op een manier die het beste aansluit bij de karakteristieken van het desbetreffende gebied. Vervolgens bepalen we met de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma welke activiteiten in een begrotingsjaar worden opgepakt. Ten aanzien van uw tekstvoorstel over het slagen van de corridoraanpak delen wij u mee dat we deze suggestie inhoudelijk ondersteunen, maar er meerdere factoren zijn die bepalend zijn voor het wel of niet slagen van een corridoraanpak. De precieze invulling van de aanpak is onderdeel van de besluitvorming over het uitvoeringsprogramma. Dit maakt dat we dit tekstvoorstel nu niet overnemen.

3. Het innovatiedistrict rond de campus van de Technische Universiteit Delft is een bepalende factor in het toekomstige verdienvermogen van de regio en Nederland. Zoals benoemd in onze eerdere zienswijze op de MRDH-visies zien wij kansen om het Innovatiedistrict Delft als proeftuin te benutten voor de uitwerking van beide visies en om de synergie tussen beide pijlers te versterken. We maken dit graag met u concreet. We vragen u dat in de begroting te benoemen bij de inspanningen voor de Actualisering van Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma bij de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat: "Met het Uitvoeringsprogramma en de Strategische Agenda versterken we de synergie tussen de pijler economie en vervoer, met o.a. het Innovatiedistrict Delft als proeftuin."	In de Visie Economisch Vestigingsklimaat kiezen we voor het versterken van de rol die campussen en innovatiedistricten (waaronder het Innovatiedistrict Delft) spelen in de regio. Het Innovatiedistrict Delft speelt een centrale rol in het samenbrengen van bedrijven, kennisinstellingen en overheid voor een sterk regionaal vestigingsklimaat en innovatie-ecosysteem. Goede bereikbaarheid is hierbij ook belangrijk. Met de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma vertalen we de visie naar concrete uitvoering en bepalen we welke maatregelen we moeten nemen. Wij waarderen uw aanbod om het Innovatiedistrict Delft als proeftuin te benutten voor de uitwerking van beide visie en nemen dit ter overweging mee bij het opstellen van onze Strategische agenda en Uitvoeringsprogramma. Wij nemen uw tekstvoorstel niet over in onze begroting.
4. De Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma bij de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat zijn bepalend voor de projecten voor onder andere publieke mobiliteit in de begroting en het IPVa voor 2027 en verder. Wij zien daarom graag dat u op pagina 76 van de begroting nadrukkelijk aandacht geeft aan het gezamenlijk opstellen van beide documenten, via de volgende tekstuele toevoeging: "De Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma worden bepaald in samenwerking. Via vroegtijdig, frequent, ambtelijke en bestuurlijk overleg wordt gemeentelijke lokale ervaring en kennis ingezet bij het opstellen van deze regionale agenda.	We stellen de actualisatie van de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma inderdaad in samenwerking met de gemeenten op. Zo werken we met een Gemeentelijk kernteam met daarin een afvaardiging uit een groot aantal gemeenten. Daarnaast hebben we op 23 juni in Hotel New York een regionale bijeenkomst georganiseerd om breed input op te halen voor beide documenten. In Hoofdstuk 1 van de ontwerpbegroting is de tekst gewijzigd, zodat duidelijk wordt dat we in samenwerking met de gemeenten werken aan de actualisatie van de Strategische Agenda en het uitvoeringsprogramma. De exacte tekstwijziging is opgenomen in de tabel op pagina 7 en 8.
5. We houden focus op spoedige uitvoering van het decennialang bestaande voornemen om de 200 jaar oude spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht toekomstbestendig te maken. Daarnaast maken we plannen voor de corridors die deze lijn regionaal ontsluiten. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda en het	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma werken we samen de corridoraanpak (gebiedsgericht werken) nader uit en bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. De door u genoemde wens om te komen tot een hoogwaardige verbinding tussen oost-west van

Uitvoeringsprogramma aan de hand van gebiedscorridors is voor Delft en de regio de Oost-west corridor van Zoetermeer naar Westland van groot belang. Deze verbindt de woonplaatsen en campussen in Zoetermeer, Pijnacker, Delfgauw, Den Hoorn, De Lier, Naaldwijk, en 's-Gravenzande met de Delftse economie en voorzieningen, onder andere de Technische Universiteit Delft (TU Aula) en het Reinier de Graaf Gasthuis. Wij vragen u aandacht te besteden aan de noodzaak voor een hoogwaardiger verbinding op deze corridor, die nu al aantoonbaar een vervoersbehoefte kent. We kijken er naar uit om de corridoraanpak gezamenlijk in MRDH-verband vorm te geven door het openbaar vervoer, het voor- en natransport en alternatieve reismogelijkheden in hun geheel te bezien.	Zoetermeer naar Westland zal onderdeel zijn van die afweging. Daarin delen we uw inzicht dat het belangrijk is om ook te kijken naar hoe we op bestaande corridors aansluiten.
6. Vanwege de financiële uitdagingen van de gemeenten, verwachten wij dat ook de MRDH een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden vanuit de intergemeentelijke samenwerking op de MRDH-taken vanaf 2028.	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.

7. We willen in MRDH-verband meedenken hoe wij het Rijk inzicht geven in het grote belang van de BDU voor mobiliteit, economisch vestigingsklimaat en woningbouw. We maken graag samen de betekenis zichtbaar die de BDU en het regionale vervoer hebben voor onze inwoners, werknemers, de innovatiekracht en de economische transitie van onze regio.	Wij danken u voor uw aanbod. Samen met de Vervoerregio Amsterdam hebben wij bij het Rijk verschillende malen inzichtelijk gemaakt wat het effect zal zijn van de dreigende korting op de BDU: een lager voorzieningenniveau en tegelijkertijd significant hogere reizigerstarieven. Dat heeft impact op bereikbaarheid, leefbaarheid, economische slagkracht, duurzaamheid, et cetera. Wanneer u daarop aanvullingen heeft, houden wij ons altijd aanbevolen.
Tot zover onze zienswijze. We waarderen de betrokkenheid van uw organisatie, onder andere in het proces voor de vernieuwing van de economie in onze regio en de onze goede samenwerking rond het Innovatiedistrict Delft (IDD). We waarderen ook de gezamenlijke inzet voor de 'Oude Lijn', de spoorverbinding Leiden-Dordrecht. We zien uit naar de resultaten die wij in 2027 kunnen realiseren met de 21 deelnemende gemeenten en de MRDH-organisatie.	De MRDH bedankt de gemeente Delft voor de waardering. Ook de MRDH onderstreep en ervaart de samenwerking als prettig en blijven ons gezamenlijk inzetten voor onze regio.

3.5 Den Haag

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
I. als zienswijze op de Ontwerpbegroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met begroting. De raad verzoekt de MRDH om voorafgaand aan de vaststelling van de definitieve begroting 2027 meerdere scenario's uit te werken voor het geval de resterende BDU-korting vanaf 2027 structureel wordt. Deze scenario's bevatten ten minste inzicht in de gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, mogelijke effecten op lijnen, frequenties, haltes en tarieven, de gevolgen voor investeringsprojecten en de	Wij danken de gemeente Den Haag voor haar steun aan de ontwerpbegroting 2027. De MRDH deelt de zorgen over de mogelijke structurele korting op de BDU en blijft zich, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten, onverminderd inzetten om deze korting ongedaan te maken. Omdat hierover nog gesprekken met het Rijk lopen en de uitkomst onzeker is, acht de MRDH het niet wenselijk om voorafgaand aan de vaststelling van de begroting 2027 al concrete scenario's uit te werken voor invulling van deze korting. Zoals ook in de begroting is opgenomen, zal een structurele korting na 2027 directe gevolgen hebben voor zowel de exploitatie van het openbaar

effecten op de bereikbaarheid van Den Haag, zodat gemeenten hierover vooraf een afgewogen oordeel kunnen vormen; II. als zienswijze op de wijziging van de MRDH-begroting 2026 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met wijziging van de begroting; III. deze zienswijzen in te dienen bij het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.	vervoer als de investeringscapaciteit. Mocht de korting desondanks onvermijdelijk blijken, dan zal de MRDH hierover tijdig in gesprek gaan met de betrokken gemeenten en gezamenlijk een zorgvuldig proces doorlopen om de gevolgen inzichtelijk te maken en mogelijke scenario's en keuzes uit te werken. Daarbij worden ook de effecten op bereikbaarheid, het OV-aanbod en investeringsprojecten betrokken.

3.6 Krimpen aan den IJssel

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
Onze regio staat voor grote opgaven. Met uw begroting geeft u financiële invulling aan onze gezamenlijke ambities om de economie te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren. Wij onderschrijven het belang van regionale samenwerking. Samenwerking met alle gemeenten, het bedrijfsleven en de maatschappelijke partners is rand voorwaardelijk om onze ambities te realiseren. We doen dit om onze regio te versterken, zodat onze inwoners hier prettig kunnen wonen, werken en leven. Onze gemeenteraad besloot tijdens de raadsvergadering op 25 juni 2026 om een zienswijze in te dienen op uw ontwerpbegroting 2027. Allereerst willen wij u bedanken voor de prettige en succesvolle samenwerking de afgelopen jaren. Wij kunnen ons vinden in de financiële invulling van uw begroting aan de hand van de gezamenlijke opgaven en ambities uit de strategische agenda, mobiliteitsvisie en visie economisch vestigingsklimaat.	Wij danken u voor uw zienswijze en de waardering die u hierin uitspreekt.
In lijn met onze eerdere zienswijzen geven wij u aan dat alle gemeenten in de regio Rotterdam-Rijnmond forse bezuinigingen moesten	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren

doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd. Wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor de jaren vanaf 2028 – en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij ook dat uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota's begroting 2028 en/of ontwerpbegrotingen 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om gezamenlijk te onderzoeken op welke wijze we dat met elkaar kunnen vormgeven.	van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.
Wij kijken uit naar de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie en visie economisch vestigingsklimaat later dit jaar. Dit sluit goed aan op de start van de nieuwe raden en colleges om zo met elkaar invulling te geven aan onze ambities. Wij gaan graag samen met u aan de slag.	Wij waarderen het dat u aangeeft graag samen met ons aan de slag te gaan met het vervolg van de mobiliteitsvisie en de visie op het economisch vestigingsklimaat. Op dit moment is in samenwerking met gemeenten en samenwerkingspartners het co-creatie-proces gaande om te komen tot een geactualiseerde strategische agenda en een uitvoeringsprogramma, volgend op beide visies, waarmee wij een verdere invulling geven aan de opgaven waar we gezamenlijk voor staan.

3.7 Lansingerland

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Op 13 april 2026 ontvingen wij de Ontwerpbegroting MRDH 2027 met het verzoek onze definitieve zienswijze kenbaar te maken. Deze vindt u hieronder. De gemeente Lansingerland constateert dat de ontwerpbegroting 2027 de ambities uit de Mobiliteitsvisie MRDH 2050 en de Visie Economisch Vestigingsklimaat op hoofdlijnen overtuigend financieel vertaalt. Wij onderschrijven deze koers en geven u daarbij enkele aandachtspunten mee.	Dank voor uw positieve reactie op de financiële vertaling van de ambities uit onze visies in deze ontwerpbegroting 2027.
In de Visie Economisch Vestigingsklimaat zijn drie keuzes benoemd die bepalend zijn voor de toekomst van onze regionale economie: het verbeteren van werklocaties, de inzet op technologie en innovatie, en het versterken van het toekomstige arbeidspotentieel. Samen met een scherpe focus op vijf sectoren en in nauwe verbinding met onze inzet voor mobiliteit draagt deze inzet bij aan een sterke, toekomstbestendige regio waarin economische groei hand in hand gaat met maatschappelijke en sociaaleconomische vooruitgang. Wij constateren wel een gemiste kans om in deze begrotingsronde nog impact te maken met het aankomende uitvoeringsprogramma. Opdracht 2 en 4, Toekomstbestendig economie stimuleren en Vernieuwen werklocaties uit de Uitvoeringsagenda 2023-2026 gaan hun laatste jaar in. Wij kijken uit naar de nieuwe vorm waarin de MRDH doorontwikkelt en naar de bijbehorende nieuwe Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma. De stijging van de inwonerbijdrage betreft voor ons een autonome ontwikkeling en wordt verwerkt in de kadernota 2027 en begroting 2027.	Wij begrijpen dat u dit als een gemiste kans beschouwt. Omdat de actualisatie van de Strategische Agenda en de uitwerking van het nieuwe Uitvoeringsprogramma gelijktijdig met de begrotingscyclus plaatsvinden, was het nog niet mogelijk de nieuwe inhoudelijke accenten en ambities volledig in de begroting 2027 te verwerken. Op dit moment werken we samen aan de actualisatie van de Strategische Agenda en de opstelling van een Uitvoeringsprogramma. Volgens de huidige planning bieden we beide documenten in juli 2027 ter vaststelling aan bij het algemeen bestuur.
Lansingerland onderschrijft de integrale koers die in de ontwerpbegroting zichtbaar wordt en waardeert dat mobiliteit en	Wij danken u voor uw bereidheid om actief mee te denken. Dit sluit goed aan bij onze aanpak, waarin we de Strategische Agenda en het

economisch vestigingsklimaat steeds sterker in samenhang worden benaderd. Juist de actualisatie van de Strategische Agenda en het op te stellen Uitvoeringsprogramma zijn belangrijke bouwstenen om deze koers verder te concretiseren. Tegelijkertijd vraagt de gemeente aandacht voor een zorgvuldige inrichting van dit proces. Het goed meenemen van gemeenten en andere partners, waaronder provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en andere betrokken stakeholders, vraagt ruimte voor gezamenlijke uitwerking en inhoudelijke verdieping. Breed bestuurlijk en ambtelijk eigenaarschap is daarbij randvoorwaardelijk voor een kansrijk en uitvoerbaar programma. Daarbij komt dat veel gemeenten in deze periode te maken hebben met coalitievorming, overdrachtsdossiers en het inwerken van nieuwe raden, wat tijd vergt. Juist voor thema's als publieke mobiliteit en corridoraanpak, die voor onze gemeente zeer relevant zijn, is brede en kwalitatief goede betrokkenheid essentieel. Wij worden hier als raad dan ook graag bij betrokken.	Uitvoeringsprogramma in co-creatie met gemeenten en partners opstellen. Wij onderschrijven het belang van betrokkenheid van gemeenteraden. Naast de formele zienswijzeprocedure organiseren gaan we daarom ook kijken naar andere momenten voor inhoudelijke betrokkenheid. Zo zorgen we voor een zorgvuldig proces met breed draagvlak en ruimte voor inbreng vanuit zowel gemeenten als raden.
Lansingerland ziet in de ZoRo-corridor een zeer kansrijke propositie om invulling te geven aan de uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie MRDH 2050. Deze corridor is nadrukkelijk meer dan een potentiële OV-verbinding alleen. Zij kan uitgroeien tot een integrale ontwikkelcorridor waarin bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling en kennisclusters elkaar versterken. Daarmee sluit deze corridor rechtstreeks aan op het uitgangspunt uit de Mobiliteitsvisie dat mobiliteit niet alleen vervoervraagstukken adresseert, maar ook vliegwiel is voor ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling. De ontwikkeling van Bleizo-West als woningbouwlocatie, bedrijvenlocatie en mobiliteitsknoop in één biedt daarbij een logische	De MRDH herkent de complexe integrale opgaven op deze corridor. In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. De MRDH onderschrijft dat de ontwikkeling van Bleizo-West een integrale opgave is waar mobiliteitskwaliteit, verstedelijking, werklocaties en verbinding met innovatieve-systemen wordt uitgewerkt. Ontwikkeling van Bleizo West is een eerste stap in het programmatisch ontwikkelen van de ZoRo corridor. Daarnaast zijn er nog andere ontwikkelingen nodig. De MRDH onderschrijft ook het beeld dat Bleizo-West in de context van haar omgeving moet worden gezien en wat de toegevoegde

concrete eerste stap om de corridor waarin deze gelegen is programmatisch verder vorm te geven. Juist hier kan de koppeling tussen mobiliteitskwaliteit, verstedelijking, werklocaties en innovatie-ecosystemen waaronder het Dutch Innovation Park (met o.a. de Haagse Hogeschool) en Horti Science Park (met o.a. de Wageningen Universiteit) tastbaar worden gemaakt. Daarbij ligt tevens veel potentie in het versterken van verbindingen tussen economische en kennisclusters in de Zuidelijke Randstad, waaronder richting Leiden Bio Science Park, Erasmus Universiteit Rotterdam, TU-Delft en MICS Schiedam, maar ook de Universiteit Utrecht waarmee de corridor regionale meerwaarde krijgt passend bij de corridoraanpak van de MRDH. Lansingerland vraagt om in het uitvoeringsprogramma te prioriteren op corridors waar samenhang tussen bereikbaarheid, verstedelijking en economisch vestigingsklimaat het grootst is en waar op korte termijn uitvoeringskracht kan worden georganiseerd. Wij zien de ZoRo-corridor, in samenhang met BleiZo, als logische kandidaat om daarin vroegtijdig richtinggevend uit te werken. Investeer daar waar het snelst impact kan worden gemaakt op vestigingsklimaat, bereikbaarheid en corridorontwikkeling.	waarde van Bleizo-West kan worden. Niet alleen vanuit de ligging ten opzichte van andere kennisclusters maar ook de ligging als mobiliteitsknoop in de regionale bereikbaarheid. Daarbij onderschrijft MRDH het belang om in deze gebiedsontwikkeling actief te participeren. Het verder positioneren van de innovatiecampussen Dutch Innovation Park en HortiScience Center in Lansingerland en de ontwikkeling van Bleizo-West biedt kansen om het gebied economisch en strategisch te positioneren vanuit een regionaal perspectief. Er wordt actief de verbinding gelegd met andere innovatiehotspots zoals innovatiedistrict Delft en Den Haag, innovatiecampussen zoals MICS alsmede met het Leiden Bio Science Park.
Lansingerland constateert positief dat de ontwerpbegroting fors inzet op de versterking van het openbaar vervoersysteem, onder meer via investeringen in nieuwe voertuigen, remises, werkplaatsen, laadinfrastructuur en overige systeemkwaliteit. Deze inzet onderschrijft dat de MRDH mobiliteit terecht benadert als randvoorwaarde voor verstedelijking, economische ontwikkeling en duurzame bereikbaarheid.	

Tegelijkertijd vraagt de gemeente aandacht voor de samenhang tussen deze investeringsagenda en de ontwikkeling van het regionale busnet, met name de wijze waarop nu invulling wordt gegeven in de vervoerplannen over het busvervoer van RET en het Plan Nieuw Busnet. Waar op systeemniveau wordt geïnvesteerd in versterking en groei, zien wij in delen van het busnet juist een ontwikkeling richting afschaling en verschraling. Dat roept de vraag op hoe deze bewegingen zich tot elkaar verhouden, temeer daar de Mobiliteitsvisie MRDH 2050 juist uitgaat van een samenhangend systeem van publieke mobiliteit die de automobiliteit moet terugdringen. Lansingerland vraagt daarom aandacht voor het uitgangspunt dat investeringen in systeemversterking hand in hand moeten gaan met een toekomstbestendige ontwikkeling van het onderliggende netwerk, inclusief sterke ontsluitende busverbindingen. Juist snelle corridors en hoogwaardige OV-verbindingen functioneren immers alleen goed wanneer zij worden gevoed door robuuste aanvoerlijnen. In dat licht vraagt de gemeente om de verdere uitwerking van het Plan Nieuw Busnet nadrukkelijk in samenhang te bezien met de investeringskoers uit deze begroting en met de ruimtelijke groeiopgaven in de regio. Daarbij ligt het voor de hand om, conform de door het college van B&W ingediende reactie op de vervoerplannen 2027, eerst het Plan Nieuw Busnet zorgvuldig bestuurlijk af te ronden alvorens ingrijpende keuzes over structurele afschalingen te bestendigen. Voor Lansingerland is dit ook direct verbonden met corridorontwikkeling rond ZoRo en de gebiedsontwikkeling	We zien de samenhang tussen de investeringsagenda en de ontwikkeling van het regionale busnet. Zoals in de Mobiliteitsvisie MRDH 2050 staat aangegeven zien wij mobiliteit als vliegwiel voor ontwikkeling van de regio. Wij zetten daarom in op het versterken van gehele mobiliteitsnetwerk. In Plan Nieuw Busnet doen we dit samen met alle RET-busgemeenten, waaronder ook Lansingerland. Een zorgvuldig bestuurlijk proces heeft onze nadrukkelijke aandacht in Plan Nieuw Busnet. De scope van Plan Nieuw Busnet is van 2028-2040 en staat daarmee los van de keuzes die worden gemaakt in de vervoerplannen van 2027. De besluitvorming van Plan Nieuw Busnet vindt plaats in 2027 en volgt een zorgvuldig implementatietraject. Dit doen we samen met de RET-busgemeenten.

Bleizo-West. Juist waar wordt ingezet op schaalsprongen in bereikbaarheid en woningbouw, past een ontwikkelbenadering waarin investeringskracht en exploitatieontwikkeling elkaar versterken, niet tegenwerken. Groei van reizigers en versterking van netwerkkwaliteit zouden daarbij leidend moeten zijn, niet verdere reductie van aanbod.	

3.8 Leidschendam-Voorburg

Ingebrachte zienswijze (CONCEPT)	**Reactie algemeen bestuur**
Op 13 april 2026 ontvingen wij van u de ontwerpbegroting 2027 en het verzoek tot wijziging begroting 2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De gemeenteraad waardeert de inspanning van de MRDH om een duidelijke koppeling te maken tussen de inhoudelijke doelen en de begroting. Ook waarderen wij de inspanningen om de begroting, bijvoorbeeld door het terugbrengen tot twee begrotingsprogramma's, beter inzichtelijk te maken. Met deze zienswijzebrief delen wij als gemeenteraad zowel onze waardering als aandachtspunten met betrekking tot de begroting en inhoudelijke onderbouwing hiervan.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.
Leidschendam-Voorburg juicht de samenvoeging van verkeer en vervoer tot één begrotingsprogramma toe. We zien de inhoudelijke verbanden, bijvoorbeeld in de vorm van publieke mobiliteit. De MRDH is bezig de mogelijkheden te onderzoeken. Leidschendam-Voorburg blijft graag betrokken bij de vervolgstappen waarbij openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar worden afgestemd of gecombineerd.	Wij zijn blij om te horen dat gemeente Leidschendam-Voorburg de samenvoeging van de begrotingsprogramma's verkeer en vervoer toejuicht. Dat Leidschendam-Voorburg graag betrokken blijft in de vervolgstappen juichen wij ook toe. Wij vinden het belangrijk dat alle gemeenten meedenken en meewerken in de vervolgstappen rondom publieke mobiliteit.
De gemeenteraad onderschrijft de genoemde grote vraagstukken waar onze regio en gemeente voor staat. Ook waardeert de gemeenteraad de ambitie van de MRDH om te sturen op impact. De grote ontwikkel- en transformatieopgaven binnen onze regio vragen een integrale en	Wij onderschrijven het belang van samenwerking met alle betrokken partijen bij de integrale aanpak van de grote ontwikkel- en transformatieopgaven in onze regio, en pakken dit waar mogelijk ook in afstemming en samenwerking op.

resultaatgerichte aanpak. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen MRDH, de gemeenten en andere betrokken instanties. Leidschendam-Voorburg vraagt hierin nadrukkelijk de samenwerking en afstemming in de regio met betrekking tot integrale opgaven op te (blijven) zoeken en op elkaar af te stemmen. Bijvoorbeeld de samenwerking met de Provincie Zuid-Holland en Haagse regio. De aanpak op elkaar af te stemmen is een randvoorwaarde voor het succes van integrale opgaven. Graag trekken wij samen met de MRDH en andere gemeenten op bij het opstellen van de Strategische Agenda en Uitvoeringsprogramma.	Wij danken u voor uw bereidheid om actief mee te denken. Dit sluit goed aan bij onze aanpak, waarin we de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma in co-creatie met gemeenten en partners opstellen.
In dat kader vraagt de gemeenteraad specifiek aandacht voor de ontwikkelingen rondom de Vlietlijn. Het huidige voorkeurstracé voor de Vlietlijn leidt in Voorburg-West al langere tijd tot zorgen over leefbaarheid, veiligheid, aantasting van de groenstructuur, en overlast. Bovendien zijn nut en noodzaak van het huidige tracé voor de inwoners van Leidschendam-Voorburg onvoldoende aangetoond. Daarnaast wacht de gemeenteraad nog op de uitkomst van het regionale mobiliteitsonderzoek. De gemeenteraad vindt dat de inwoners van de Binckhorst gebaat zijn bij een bereikbare wijk, inclusief een goed OV-aanbod. Dit zou echter ook op een alternatieve wijze bereikt kunnen worden. Dit betreft zowel de wijze waarop het voorgestelde tracé ingepast kan worden (geheel of gedeeltelijke ondertunneling, alternatieve aanlanding dan station Voorburg) als de inzet van alternatieve vervoersmogelijkheden (bijv. een snelbus). In aansluiting op de nog te publiceren mobiliteitsonderzoeken willen wij als raad graag proactief betrokken worden bij het meedenken over oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten.	In de intentieovereenkomst versnellingsaanpak Binckhorst is afgesproken om een regionaal mobiliteitsonderzoek te doen. Leidschendam-Voorburg en MRDH zijn naast andere partijen medeondertekenaar van deze intentieovereenkomst. Dit wordt in het derde kwartaal gestart.
Leidschendam-Voorburg waardeert de inspanning van de MRDH om aandacht te besteden aan brede welvaart en sociaaleconomische	Hartelijk dank voor de waardering. Zoals in de nieuwe visies opgenomen, willen we met onze inspanningen bijdragen aan de

ontwikkelingen. We juichen deze inspanning van de MRDH op het raakvlak van economie en mobiliteit toe. De MRDH heeft Beeck de opdracht gegeven om onderzoek uit te voeren naar brede welvaart en betere bereikbaarheid. De hierin genoemde pilot voor Leidschendam-Zuid zien wij als kans om samen met de MRDH verder uit te werken.	regionale opgaven. Daar hoort het verbeteren van Brede welvaart en het versterken van de sociaaleconomische prestaties van de regio bij. We zijn met Leidschendam-Voorburg in gesprek hoe wij vanuit economie en bereikbaarheid kunnen bijdragen aan de opgave van Leidschendam-Zuid.
In de aanbiedingsbrief wordt verwezen naar de korting op de Brede Doeluitkering (BDU). Leidschendam-Voorburg waardeert de inspanning die de MRDH en MRA hebben verricht om korting in 2027 te voorkomen. Helaas is er hiermee nog geen structurele oplossing gevonden. De gemeenteraad vraagt de MRDH om samen met de MRA en Provincies deze inspanningen richting het rijk voort te zetten.	Wij danken u voor uw steun voor onze inzet om de dreigende korting op de Brede Doeluitkering (BDU) te voorkomen, en wij zullen onze inspanningen richting. Het Rijk voortzetten. Indien deze korting na 2027 alsnog wordt doorgevoerd, zullen wij in nauw overleg met de deelnemende gemeenten de gevolgen hiervan in kaart brengen. Daarbij zullen wij tevens bezien welke beheersmaatregelen mogelijk zijn en welke alternatieve financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn om de impact zo veel mogelijk te beperken.
Voor Leidschendam-Voorburg vormen de stadsverzorgende economie en de hotspot Mall of the Netherlands belangrijke elementen uit de visie economisch vestigingsklimaat. Daarnaast noemt de Mobiliteitsvisie de nog uit te werken corridors. Voor onze gemeente zijn de A12-spoorzone en A4 – Haaglanden N14 van belang. Graag werkt Leidschendam-Voorburg met de MRDH deze hotspots én corridors uit hoe deze in de strategische agenda en het uitvoeringsprogramma opgenomen worden.	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. Het aanbod dat de gemeente Leidschendam-Voorburg graag meewerkt aan deze hotspots en corridors waarderen wij zeer.
Met betrekking tot de paragraaf weerstandvermogen merkt de gemeenteraad op dat er in de tekst een bedrag van 43 miljoen euro wordt gehanteerd als de ondergrens risicoreserve, terwijl in de tabel een ondergrens van 44 miljoen euro wordt genoemd.	De juiste ondergrens is € 44 miljoen, in de definitieve versie van de begroting zal dit tekstueel worden gecorrigeerd.

3.9 Maassluis

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
In uw brief van 13 april 2026 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken op de begroting van de MRDH voor het jaar 2027. Allereerst willen wij u hartelijk danken voor het toesturen van de begroting en de uitgebreide toelichting bij de begrotingsprogramma's. Wij hebben kennis genomen van uw begroting en waarderen en ondersteunen uw inzet voor de ontwikkeling van onze regio.	Wij danken u voor uw zienswijze en de waardering die u hierin uitspreekt.
Wij vinden goede bereikbaarheid, mobiliteit en doorstroming van groot belang voor onze inwoners ook vanwege de economische ontwikkeling en effect op de brede welvaart in de metropoolregio. Wij willen dan ook de volgende punten meegeven: • Wij vinden de sociale veiligheid in en rondom het OV van groot belang. Het afgelopen jaar is er vanuit Maassluis meerdere malen aandacht gevraagd om de inzet van OV-Boa's op de Hoekse Lijn te intensiveren en daarover te communiceren. Wij vragen u ons daarover nader te informeren.	Vervoerder RET en de gemeente Maassluis zijn in het afgelopen jaar regelmatig met elkaar in gesprek geweest over de sociale veiligheid bij de metro en de inzet van OV-BOA's op de Hoekselijn. MRDH zal RET vragen om ook in de komende periode hierover met de gemeente in gesprek te gaan waarmee de gemeente direct over de gewenste informatie kan beschikken.
• Aansluitend bij onze zienswijze op de Mobiliteitsvisie d.d. 28 oktober 2025 vragen wij hierbij specifiek aandacht voor de komst van een nachtmetro met voldoende toezicht en handhaving en verzoeken u ons daarover ook concreet antwoord te geven wanneer dit gerealiseerd kan worden.	Wij sluiten hierbij graag aan op de reactie die in de nota van beantwoording van de Mobiliteitsvisie is opgenomen: We nemen de oproep voor langere metro-avond/nachtdiensten mee in het uitvoeringsprogramma, als stap naar 24/7 publieke mobiliteit. Veiligheid via toezicht en handhaving wordt expliciet meegenomen in de uitwerking.
• Met verwijzing naar de aangenomen motie en de bestuurlijke afspraken die er zijn gemaakt vanaf 2012 herhalen wij de	MRDH zoekt samen met de gemeente naar een passende oplossing voor een zuidelijke toegang die voldoet aan de wettelijke veiligheidskaders.

dringende wens om de gelijkvloerse zuidelijke toegang tot station Maassluis centrum zo snel mogelijk aan te leggen.	
• In de concept vervoersplannen 2027 heeft de RET het voornemen opgenomen om buslijn 126 te schrappen. Dit is een verschraling van de fijnmazigheid van ons openbaar vervoernetwerk en wij betreuren deze stap. Het is onze nadrukkelijke wens om binnen Maassluis te voorzien in een fijnmazig vervoersysteem, dat de belangrijkste voorzieningen in Maassluis en de haltes van de metro ontsluit. Wij horen graag van de MRDH wat de alternatieve oplossingen voor onze reizigers zijn, voordat er stappen worden gezet om buslijn 126 te schrappen.	Door de bestuurscommissie vervoersautoriteit is op 8 juli besloten dat door het vervallen van de taakstelling van RET Bus buslijn 126 1x per uur kan blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy. Op zaterdag blijft lijn 126 1 keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag 1 keer per uur tussen 11 en 18 uur. Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen Door gebruik te maken van de mogelijkheden die de MRDH-beleidslijn Mmmove! biedt, kan de gemeente zelf het vervoersysteem nog fijnmaziger maken met gemeentelijk maatwerkvervoer. De MRDH kan hieraan bijdragen met maximaal 50% subsidie en de inzet van een maatwerkvervoermakelaar die de gemeente kan helpen bij het opzetten van gemeentelijk maatwerkvervoer.
• Op het gebied van economie blijft voor Maassluis de ondersteuning vanuit de MRDH van groot belang om te zorgen voor een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat.	Wij ondersteunen deze ambitie en werken graag samen met de gemeente om deze ambitie vorm te geven.
Op gebied van de financiën geeft u aan dat de MRDH zich bewust is van de financieel uitdagende context voor gemeenten, dat waarderen wij. In lijn met onze eerdere zienswijzen hebben alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en

de jaren vanaf 2028 – en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van bezuinigingsmogelijkheden. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota's begroting 2028 en/of ontwerpbegrotingen 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om te onderzoeken op welke wijze dat, gemeenten samen met uw gemeenschappelijke regeling, het beste vormgegeven kan worden.	daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.
Daarbij maken wij ons, met u, zorgen over de korting op de Brede Doeluitkering (BDU) vanaf medio 2027. Een extra risico dat wij zien is dat de BDU onvoldoende rekening houdt met stijgende kosten en areaaluitbreidingen. Goed om te horen dat u samen met de Vervoerregio Amsterdam druk uitoefent om vanuit het Rijk voldoende middelen te krijgen voor de uitvoering van uw takenpakket.	Wij danken u voor uw steun voor onze inzet om de dreigende korting op de Brede Doeluitkering (BDU) te voorkomen, en wij zullen onze inspanningen richting. Het Rijk voortzetten. Indien deze korting na 2027 alsnog wordt doorgevoerd, zullen wij in nauw overleg met de deelnemende gemeenten de gevolgen hiervan in kaart brengen. Daarbij zullen wij tevens bezien welke beheersmaatregelen mogelijk zijn en welke alternatieve financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn om de impact zo veel mogelijk te beperken.

3.10 Midden-Delfland

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
Voor het indienen van een zienswijze heeft u de concept begroting 2027 en de meerjarenbegroting 2028-2030 aangeboden. Deze documenten zijn behandeld in de raadsvergadering van 23 juni 2026. De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Hieronder zijn op hoofdlijnen de aandachtspunten benoemd die	Wij danken u voor uw zienswijze en de waardering die u hierin uitspreekt.

van belang zijn als nadere concretisering van de visies 2050 en betrokken kunnen worden bij het proces van de Strategische Agenda 2027-2030. Wij onderschrijven het belang van regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit, economie en bereikbaarheid, en waarderen de inzet van de MRDH voor een sterke en toekomstbestendige regio. Tegelijkertijd vragen wij aandacht voor de rol van de MRDH voor het blijven vervullen van een regionale netwerkfunctie en verbindende rol richting provincie en Rijk vanuit de beleidsvelden die een directe relatie hebben met de kerntaken, zoals ruimtelijke ordening, onderwijs en arbeidsmarkt. In deze zienswijze benoemen wij vanuit onze positie als groene gemeente met meerdere dorpen onze aandachtspunten voor de Strategische Agenda 2027-2030. Bij de regionale aandacht voor grens-overstijgende maatschappelijke opgaven dient het perspectief van alle inwoners en voor onze gemeente het Bijzonder Provinciaal Landschap bewaakt te worden. Wij blijven ons inzetten om de kwaliteiten van het landschap in te zetten voor de inwoners van onze regio voor beleving en recreatie, (h)eerlijke voedselvoorziening met aandacht voor klimaat en natuur. Daarmee dragen wij bij aan het economisch vestigingsklimaat in de regio en de brede welvaart voor de ruim 2 miljoen inwoners van onze regio. Daarbij vragen wij de MRDH in de Strategische Agenda 2027-2030 blijvend aandacht te besteden aan een kwalitatief goed en samenhangend regionaal fietsnetwerk. Naast aandacht voor de ontwikkeling van nieuwe verbindingen vragen we ook inspanning voor het beheer en verbetering van bestaande regionale fietsroutes, die een	De MRDH onderschrijft het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit gebied heeft beschermde natuurwaarden en vervult een belangrijke recreatieve functie voor de omliggende steden. Bij verdergaande verstedelijking neemt het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap als groen en open gebied alleen maar toe. MRDH kan op initiatief van de wegbeheerder bijdragen aan verbetering van fietsroutes voor zover die onderdeel zijn van het regionaal basisnetwerk fiets; MRDH draagt niet bij aan beheer en/of onderhoud van bestaande fietsroutes.

belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, recreatie en brede welvaart van onze regio.	
Daarnaast danken we MRDH voor de gepleegde inspanningen om het busvervoer tussen Delft en Maasland de komende jaren toch in enige mate in de lucht te houden vanaf september 2026 in de vorm van tijdelijke buslijn 133. In onze vergadering van 23 juni heeft de gemeenteraad ook besloten de jaarstukken 2025 voor kennisgeving aan te nemen. De instemmende zienswijze houdt in dat de gemeenteraad akkoord is met het verhogen van de inwonersbijdrage voor het versterken van het regionale economisch vestigingsklimaat met de inflatiecorrectie. Wij stemmen in met een inwonersbijdrage voor dat doel van € 3,11.	Wij stellen het op prijs dat u onze inspanning waardeert en gaan ervan uit dat de reizigers het resultaat van de gezamenlijke inspanningen van gemeente, vervoerder en MRDH waarderen.

3.11 Nissewaard

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
In reactie op uw brief d.d. 13 april 2026 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2027 en wijziging van de MRDH begroting 2026. Nissewaard heeft de ambitie om zich te ontwikkelen naar een gezonde toekomstbestendige gemeente, waar het aantrekkelijk wonen, werken en leven is en die bijdraagt aan een sterke regio. Wij spreken onze waardering uit voor de inzet van de MRHD om met ons mee te denken hoe we voor Nissewaard de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat en daarmee de brede welvaart kunnen versterken. Dit geldt ook voor de samenwerking binnen de NOVEX Haven en de Regio Deal Groeikernen Zuid Holland om gezamenlijk op te trekken.	Hartelijk dank voor uw waardering. Zoals in de nieuwe visies opgenomen, willen we met onze inspanningen bijdragen aan de regionale opgaven. Daar hoort het verbeteren van Brede welvaart en het versterken van de sociaaleconomische prestaties van de regio en gemeenten bij. Daarom nemen wij een actieve rol bij de netwerksamenwerking NOVEX Rotterdamse Haven en trekken wij graag samen met gemeente Nissewaard op. Zodat wij vanuit economie en bereikbaarheid gericht impact kunnen maken.

In de Begroting 2027 heeft u de programma-indeling herzien en teruggebracht naar twee begrotingsprogramma's: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat om meer focus en samenhang aan te brengen in de verantwoording. De wettelijke taak op het gebied van verkeer en vervoer wordt hiermee samengevoegd in één integraal mobiliteitsprogramma. Wij kunnen ons vinden in deze aanpassing voor zowel de Begroting 2027 als in de wijziging van de Begroting 2026.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.
In lijn met onze eerdere zienswijzen geven wij u aan dat alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen hebben moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor de jaren vanaf 2028 – en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden. Tegen deze achtergrond verzoeken wij u om in de periode tot de kadernota en/of ontwerpbegroting 2028 van uw gemeenschappelijke regeling aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart te brengen en deze aan uw bestuur en de gemeenten voor te leggen.	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.
Een goed woon- en leefklimaat vraagt om sterke woon-werkverbindingen, zowel in de stad als naar de regio. De begroting dient de MRDH in staat te stellen om de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat in de hele regio te verbeteren. Ook op die locaties in Nissewaard waar de inwonerdichtheid minder groot is of	Uw signalering over de noodzaak van snelle verbindingen en de risico's op mobiliteitsarmoede in Nissewaard nemen wij serieus mee. In de eerste fase van het onderzoek naar publieke mobiliteit brengen we naast de reguliere reizigersstromen ook deze aspecten in kaart. Het verkennen van de reizigersbehoefte van de reiziger vormt hierbij het

in wijken waar sprake kan zijn van mobiliteitsarmoede. Een soepele aansluiting op het metronetwerk en een snelle verbinding met de eigen werklocaties en in het Haven Industrieel Complex is en blijft essentieel. Voor het OV in de kwetsbare wijken en de nieuwe locaties helpt het niet dat de financiering voor het OV al jarenlang knelt door (dreigende) bezuinigingen vanuit het Rijk op de Brede Doel Uitkering. We vragen de MRDH met ons mee te blijven denken om ook juist in randgemeenten zoals Nissewaard het OV in stand te houden en te versterken.	noodzakelijke vertrekpunt, waarbij we aandacht hebben voor vervoerarmoede. Wij delen uw analyse wat betreft de knellende situaties die de dreigende rijksbezuinigingen op de BDU opleveren. Daarom is onze eerste inzet er op gericht op, samen met de steun van onze inliggende gemeenten, deze bezuinigingen te voorkomen.
Met elkaar worden toekomstige ontwikkelingen en kansen rond de Blankenburgcorridor (NOVEX Haven) verkend, zoals het versterken van OV, bereikbaarheid woon-werklocaties en uitbreiding van het bedrijventerreinareaal. Het vervolgonderzoek naar de mogelijkheid van een tweede Hartelbrug sluit hier goed op aan. De Groene Kruiswegcorridor is eveneens een voorbeeld van verstedelijking en het versterken van de leefbaarheid langs een belangrijke multimodale stedelijke as (met scholen en woningbouw), waarbij een adequate OV-ontsluiting van de gebiedsontwikkeling noodzakelijk is, zoals in het centraal gelegen Haven-Noord.	Wij onderschrijven het belang van het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de economie van Voorne-Putten. Dat doen we onder meer in de corridoraanpak Blankenburgverbinding en in Novex Rotterdamse Haven. Ook zetten we samen met Nissewaard in op de uitvoering van het maatregelenpakket gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven.
Met meer werkgelegenheid en goed geschoolde inwoners kan Nissewaard zowel lokaal als regionaal een bijdrage leveren aan het versterken van brede welvaart en een toekomstbestendig vestigingsklimaat. We vragen de MRDH te helpen bij het creëren van voldoende ruimte voor bedrijven, advisering aan het MKB en de aanpak van het nijpend tekort aan goed geschoold (technisch) personeel, onder andere door (fysieke of digitale) campusontwikkeling voor techniek en zorg.	Het geschetste vraagstuk raakt direct aan de aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt en het aanjagen van onbenut arbeidspotentieel alsmede het versterken van de economische clusters. Wij zien hierbij een belangrijke rol voor samenwerking tussen de gemeente, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Samen met relevante partners zoals het techniek college Rotterdam, STC Group, Deltalinqs en andere stakeholders, willen wij verkennen welke gezamenlijk aanpak nodig is om tekort aan goed geschoold (technisch) personeel terug te drinken. Daarbij kijken wij onder meer naar mogelijkheden voor campusontwikkeling, inzetten op ondernemerschapsprogramma's, het versterken van praktijkgericht onderwijs en het verbinden van

	opleidingsaanbod met de marktvraag. Op deze manier kunnen we bijdragen aan een toekomstbestendige arbeidsmarkt en een aantrekkelijk verstigingsklimaat voor bedrijven.
Een obstakel voor nieuwe ontwikkelingen is in toenemende mate de energievoorziening. Daarom willen we de MRDH vragen om zich te blijven inzetten voor de effectieve elektrificatie van het busvervoer. De netcongestie raakt echter ook de mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe woon- en werklocaties. Aangezien dit probleem zich (in verschillende mate) voordoet in de hele regio, willen we vragen of we in MRDH-verband hierin actie kunnen ondernemen, om te kijken naar wat er wel mogelijk is en hoe we daar zo efficiënt mogelijk invulling aan kunnen geven om toch stappen te kunnen zetten.	Wij herkennen de door u geschetste problematiek rondom netcongestie. De MRDH werkt momenteel aan de verdere uitwerking van haar rol en aanpak op dit thema. Daarbij zoeken wij actief de samenwerking met gemeenten, waaronder de gemeente Nissewaard, en andere relevante stakeholders om tot concrete resultaten te komen en waar mogelijk versnelling te realiseren. Tegelijkertijd blijven wij ons inzetten voor een effectieve elektrificatie van het busvervoer

3.12 Pijnacker-Nootdorp

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
Wij ontvingen uw brief van 13 april 2026 waarin u ons uitnodigt een zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting MRDH 2027. De MRDH laat met de begroting duidelijk zien hoe de 21 MRDH-gemeenten invulling geven aan de richtinggevende ambities die vastgelegd zijn in de Strategische Agenda, de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat. Wij kunnen instemmen met de ontwerpbegroting 2027. Wij hebben geen opmerkingen over de financieel-technische aspecten van de begroting. Wel geven enkele inhoudelijke onderdelen uit de begroting aanleiding tot onderstaande aandachtspunten. Wij verzoeken u om nadere duiding op deze punten in de beantwoording van onze zienswijze.	Op dit moment werken we samen aan de actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van een Uitvoeringsprogramma. Dit doen we in co-creatie met gemeenten en partners. Zo werken we met een gemeentelijk kernteam met daarin een afvaardiging uit een groot aantal gemeenten. Daarnaast hebben we op 23 juni 2026 in Hotel New York een regionale bijeenkomst georganiseerd om breed input op te halen voor beide documenten. Volgens de huidige planning worden beide documenten in juli 2027 ter vaststelling aangeboden bij het algemeen bestuur.

Wij begrijpen dat de verdere inhoudelijke uitwerking van verschillende onderwerpen niet volledig binnen het kader van de programmabegroting plaatsvindt, maar in separate beleids-, uitvoerings- of bestuurlijke trajecten wordt vormgegeven. Met onderstaande opmerkingen verzoeken wij de MRDH daarom niet alleen om nadere toelichting op de in de begroting genoemde ontwikkelingen, maar ook om inzicht te geven in de wijze waarop deze onderwerpen verder worden uitgewerkt, hoe gemeenten daarbij worden betrokken en op welke momenten over voortgang, resultaten en besluitvorming wordt teruggekoppeld.	
Bij het Economische Vestigingsklimaat plaatsen wij een kanttekening bij de regionale focus op de economische clusters en innovatie-ecosystemen. Het risico bestaat dat deze focus op toplocaties en sleutelclusters leidt tot minder aandacht voor het MKB en gebiedsverzorgende bedrijvigheid (in kleinere gemeenten).	In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is ook nadrukkelijk rekening gehouden met de stads-en dorpsverzorgende economie. De regionale focus op de economische clusters zal ook een positief effect hebben op de gehele regionale economie. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is ook nadrukkelijk opgenomen dat wij inzetten op een benadering die ook het bredere mkb bereikt en ondersteunt bij praktische innovatie. Innovatie draait daarbij om het ontwikkelen van technologische oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en het slim toepassen van sleuteltechnologieën waarmee bedrijven, veelal het mkb, productiever, duurzamer en concurrerender worden.
Voor de Vervoersautoriteit hebben wij de volgende aandachtspunten. **Pagina 11 en 12 – Meerjarenbeeld BDU** De ambities van de MRDH sluiten goed aan bij de groei en ontwikkeling van de regio. Tegelijkertijd wordt in de begroting benoemd dat de uitvoeringskracht onder druk staat en de beschikbare middelen beperkt zijn. In een situatie waarin niet alle ambities tegelijkertijd gerealiseerd kunnen worden, vinden wij het belangrijk dat duidelijk is op basis waarvan keuzes worden gemaakt.	Bij het prioriteren gebruiken we de leidende principes uit de Strategische Agenda. Deze principes vormen de verbinding tussen wat we willen bereiken met onze opdrachten en de concrete uitvoering in de praktijk. Die principes zijn: • De inzet levert een directe bijdrage aan één of bij voorkeur meerdere opdrachten uit de Strategische Agenda (of doelen uit de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat).

Op dit moment missen wij hiervoor een gezamenlijk afwegingskader. Wij verzoeken de MRDH daarom om samen met de deelnemende gemeenten een afwegingskader of prioriteitenmatrix te ontwikkelen. Op basis daarvan kunnen vervolgens gezamenlijke keuzes worden gemaakt en kan inzichtelijk worden welke projecten of ambities prioriteit krijgen wanneer capaciteit of middelen onder druk staan.	De inzet heeft directe impact op de groei van welvaart en welzijn van de metropoolregio, waarbij we onder andere kijken naar kosteneffectiviteit. We zorgen voor een evenwichtige inzet van alle activiteiten over de regio en houden daarbij rekening met de vastgestelde gebiedstypen. Deze werkwijze wordt meegenomen in de actualisatie van de Strategische Agenda en het uitvoeringsprogramma
Pagina 17 – Structureel gezonde financiële situatie De MRDH blijft in belangrijke mate afhankelijk van de BDU-middelen. De gezamenlijke lobby richting het Rijk blijft daarom belangrijk en wij ondersteunen deze inzet. Tegelijkertijd blijft dit een kwetsbare basis, omdat hiermee geen structurele verbreding van de financiering ontstaat. Wij zouden daarom graag zien dat de MRDH ook nadrukkelijk kijkt naar aanvullende financieringsmogelijkheden, waaronder Europese subsidies. In dat kader wijzen wij op de Metropoolregio Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, die actief inzetten op belangenbehartiging in Brussel en het verkennen van subsidiemogelijkheden op Europees niveau. Wij verzoeken de MRDH te onderzoeken op welke wijze ook binnen Europees verband sterker kan worden ingezet op het benutten van EU-subsidies, eventueel in samenwerking met andere regio's. Daarbij verzoeken wij de MRDH tevens inzicht te geven in de wijze waarop dit onderzoek wordt opgepakt, welke vervolgstappen hierin worden voorzien en hoe gemeenten over de voortgang en resultaten hiervan worden geïnformeerd.	Wij delen uw analyse wat betreft de afhankelijkheid en kwetsbaarheid van de BDU. Dit wordt overigens ook bijvoorbeeld onderkend in het recente rapport 'Als je niet stuurt, ga je nergens heen' van ABDTopconsult (juni 2026). Daarin wordt gepleit voor herstel van de BDU, maar ook voor alternatieve financieringsmogelijkheden. Tegelijkertijd zoeken we ook de samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, om samen te handelen richting 'Brussel'.
Pagina 18 – Corridoraanpak	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma werken we samen de corridoraanpak

De corridoraanpak wordt in de begroting gepresenteerd als een belangrijk instrument om mobiliteit en verstedelijking beter op elkaar af te stemmen. De concrete uitwerking hiervan blijft echter nog beperkt. Zo wordt nog onvoldoende duidelijk welke corridors prioriteit krijgen, welke investeringen hierbij horen en hoe de governance en besluitvorming zijn ingericht. Wij verzoeken de MRDH daarom de corridoraanpak verder te concretiseren en inzicht te geven in de impact, uitvoerbaarheid en financiële consequenties hiervan.	(gebiedsgericht werken) nader uit en bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt.
Pagina 20 en 21 – OV-concessies en jaarlijkse vervoerplannen In de begroting staat dat wordt gewerkt aan een procedure waarbij vervoerders binnen gestelde kaders meer ruimte krijgen om het netwerk te optimaliseren, terwijl impactvolle bestuurlijke keuzes worden voorgelegd aan het bestuur. Daarnaast wordt toegewerkt naar een nieuwe concessie voor de RET per 1 januari 2028, inclusief een Nota van Uitgangspunten en een Programma van Eisen. Ook wordt ingezet op versterking van de samenwerking tussen RET en HTM. Wij verzoeken de MRDH nader toe te lichten hoe deze trajecten worden vormgegeven en op welke wijze gemeenten hierbij worden betrokken. Gezien het belang van openbaar vervoer voor onze inwoners vinden wij het belangrijk om in een vroeg stadium betrokken te worden bij zowel de Nota van Uitgangspunten als het Programma van Eisen.	Wij onderschrijven het belang van een vroege betrokkenheid van gemeenten bij de ontwikkeling van nieuwe kaders voor de aansturing van concessies en bij de voorbereiding van nieuwe concessieverleningen. In de komende periode werkt de MRDH samen met RET en HTM aan de verdere uitwerking van een vernieuwde aanpak voor de sturing op concessies voor publieke mobiliteit. Daarbij wordt verkend hoe vervoerders binnen vooraf vastgestelde kaders meer ruimte kunnen krijgen voor operationele optimalisaties, terwijl strategische en maatschappelijk relevante keuzes onder bestuurlijke verantwoordelijkheid blijven. Gemeenten spelen hierbij een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de beleidsmatige en bestuurlijke kaders. De Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies zal naar verwachting in de eerste helft van 2027 aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. Voorafgaand hieraan start vanaf de tweede helft van 2026 een uitgebreid participatie- en consultatieproces met gemeenten, zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau, evenals met andere relevante stakeholders. In dit traject wordt gezamenlijk gesproken over de vertaling van de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat naar de verdere ontwikkeling van publieke mobiliteit in de regio.

	Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten wordt het Programma van Eisen voor de eerstvolgende concessieverlening (Rail Rotterdam e.o.) uitgewerkt. Ook hierbij zullen gemeenten gedurende het proces actief worden betrokken.
Pagina 23 – Samenwerkings- en uitvoeringsorganisaties Wij waarderen dat de MRDH zowel nationaal als internationaal samenwerkt met verschillende partijen. Wij zouden het op prijs stellen wanneer gemeenten periodiek worden geïnformeerd over deze samenwerkingen, de behaalde resultaten en de meerwaarde hiervan voor de regio.	De regiolobby is een vast agendapunt van het algemeen bestuur. Voor wat betreft Europa geldt dat MRDH nauw samenwerkt met de lobbyist van de gemeente Westland. Deze lobbyist zit een aantal dagen per week in Brussel. Met hem inventariseren we de kansen die Europa ons biedt en brengen we in kaart hoe we ons sterker kunnen positioneren.
Pagina 27 – Concessiemanagement – assets De formulering van het beoogde resultaat blijft naar onze mening nog vrij algemeen. Wat ons betreft kan hierin duidelijker naar voren komen welke kwaliteit de MRDH binnen het openbaar vervoer nastreeft. Daarbij gaat het niet alleen om een goed functionerend vervoersysteem, maar ook om openbaar vervoer dat betrouwbaar, sociaal veilig, toegankelijk en servicegericht is, met goed beschikbare infrastructuur en materieel. We verzoeken u om ons college jaarlijks te informeren over de wijze waarop gestuurd wordt op deze kwaliteitsaspecten.	In de bijlagen van de op 13 mei 2026 vastgestelde Beheervisie zijn de elf vigerende prestatie-indicatoren als sturingselement voor de HTM en RET verankerd. HTM en RET rapporteren in kwartaalrapportages aan de MRDH. In 2026 actualiseren we een aantal van deze KPI's om ze voor beide beheerders gelijkvormig te maken. Vanaf 2027 informeren we de bestuurscommissie Vervoersautoriteit periodiek over hoe de beheerders presteren.
Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en vertrouwen erop dat bovenstaande aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking van de genoemde onderwerpen.	Wij danken u voor uw zienswijze en de daarin opgenomen aandachtspunten. De door u genoemde onderwerpen nemen wij mee in de verdere uitwerking van de Strategische Agenda, het Uitvoeringsprogramma en de overige relevante beleids- en uitvoeringstrajecten. Wij blijven gemeenten daarbij actief betrekken en zullen u via de gebruikelijke bestuurlijke en ambtelijke overlegstructuren informeren over de voortgang, resultaten en besluitvorming.

3.13 Ridderkerk

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
De gemeenteraad van Ridderkerk heeft kennisgenomen van de Ontwerpbegroting MRDH 2027 en de voorgestelde herziening van de begrotingsprogramma's. Via deze weg maken wij gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze kenbaar te maken. Ridderkerk onderstreept het belang van een krachtige regionale samenwerking om de grote maatschappelijke en economische opgaven in de metropoolregio het hoofd te bieden. Wij stemmen in hoofdlijnen in met de ingezette koers, maar vragen nadrukkelijk aandacht voor de concrete vertaling en uitvoering op lokaal en subregionaal niveau. Onze zienswijze is opgebouwd rondom de volgende hoofdpunten:	Wij danken u voor uw zienswijze en de aandachtspunten die u hierin meegeeft.
De gemeente Ridderkerk kan zich vinden in de voorgestelde indexering van de inwonerbijdrage. Deze stijging sluit logisch aan bij het brede prijspeil en de toenemende apparaatslasten. Gelet op de ambities in de Visie Economisch Vestigingsklimaat achten wij het achterwege laten van indexering (wat per saldo een bezuiniging zou betekenen) niet reëel. Wij steunen de verschuiving van de apparaatslasten naar het programmabudget. Op deze wijze worden de middelen daar ingezet waar ze daadwerkelijk maatschappelijk verschil maken. Deze keuze vraagt echter om scherpe monitoring: het budget moet daadwerkelijk worden uitgeput en de voortgang mag niet stagneren door capaciteitstekorten.	De afgelopen jaren konden we het aandeel apparaatslasten dat ten laste wordt gebracht van de inwonerbijdrage inderdaad reeds laten dalen. We zien inderdaad de uitvoeringskracht afnemen door onder meer beperkte capaciteit. Met MRDH Support draagt de MRDH bij aan versterking van de uitvoeringskracht van gemeenten. Via MRDH Support kunnen gemeenten tijdelijk een beroep doen op medewerkers om hen te helpen bij de uitvoering van de regionale opgaven uit de strategische agenda.
De benoemde slagkracht in de begroting om invulling te geven aan de Visie Economisch Vestigingsklimaat komt wat ons betreft voldoende	Wij onderschrijven het belang van een sterk economisch vestigingsklimaat en herkennen de strategische betekenis van de

tot zijn recht. Het is voor Ridderkerk echter cruciaal dat deze slagkracht ook daadwerkelijk wordt omgezet in scherpe, operationele keuzes. Wij vragen specifieke en structurele aandacht voor de doorontwikkeling van de sector Agro Food Logistiek. De internationale positie van dit cluster valt of staat met de fysieke en digitale bereikbaarheid. Gerichte investeringen vanuit de MRDH kunnen direct bijdragen aan het versterken van dit economische vliegwiel. Er moet een directe, stevige verbinding worden gelegd met het logistieke en agro food-cluster rondom Dutch Fresh Port (DFP).	sector Agro Food Logistiek voor de regio. De doorontwikkeling van dit cluster vraagt om een goede fysieke én digitale bereikbaarheid, zodat bedrijven concurrerend blijven en verdere groei mogelijk wordt gemaakt. Binnen de uitvoering van de Visie Economisch Vestigingsklimaat zetten wij in op het maken van concrete keuzes en het realiseren van gerichte maatregelen die bijdragen aan de economische kracht van de regio. Daarbij nemen wij de positie van de Agro Food Logistiek-sector en de verbinding met het logistieke en agrofoodcluster rondom Dutch Fresh Port nadrukkelijk mee. Samen met betrokken gemeenten, ondernemers en andere partners verkennen wij waar investeringen en samenwerking het meeste effect hebben op bereikbaarheid, innovatie en toekomstbestendige economische ontwikkeling. Op deze wijze werken wij aan het versterken van zowel de regionale economische structuur als de internationale concurrentiepositie van de betrokken clusters.
Een robuuste uitvoering van het nieuwe programma Mobiliteit is voor Ridderkerk essentieel. Mobiliteit is geen op zichzelf staand doel; het moet expliciet worden verbonden aan de economische functies van onze werklocaties en de bredere relatie met zowel de arbeidsmarkt als economische participatie. Bereikbaarheid is dé randvoorwaarde voor de toegang tot werk en opleiding voor onze inwoners. Dit gaat niet uitsluitend over de hoofdverbindingen, maar ook om de “last mile”-ontsluiting richting bedrijventerreinen, OV-knooppunten en onderwijsvoorzieningen. We merken namelijk dat juist daar voor inwoners en werkgevers vaak de grootste bottleneck zit. Wij verzoeken de MRDH om een integrale en samenhangende benadering van openbaar vervoer, fiets, wandelen en auto. Vertaal	De nieuwe Mobiliteitsvisie werken we samen nader uit in de actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van het Uitvoeringsprogramma. In beide visies hebben we aangegeven dat we de uitwerking gebiedsgericht (corridoraanpak) aanpakken. We onderzoeken samen wat de opgaven zijn in een gebied, welke modaliteiten het meeste passend zijn en welke investeringskeuzes we moeten maken.

deze multimodale visie expliciet naar concrete investeringskeuzes om een optimale bereikbaarheid van werk, onderwijs en vitale voorzieningen te garanderen.	
Verankering Verkenning sociaaleconomische versterking MRDH (Brede welvaart) Het is belangrijk dat de conclusies en actielijnen uit de Verkenning Sociaal-Economische Versterking concreet worden vertaald naar de programmabudgetten. Voor Ridderkerk is deze sociaal-economische versterking direct gekoppeld aan de regionale kerntaken: - Arbeidsmarkt; Richt MRDH-middelen op projecten die de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt verbeteren, om de kansengelijkheid van kwetsbare groepen te vergroten. - Bereikbaarheid; Zet in op fijnmazig openbaar vervoer om mobiliteitsarmoede tegen te gaan en inwoners betere toegang te bieden tot werklocaties, onderwijs en andere voorzieningen. Dit gaat ook over betrouwbaarheid en frequentie van het OV. Voor middelgrote gemeenten is niet alleen de aanwezigheid van OV van belang, maar juist ook de kwaliteit en bruikbaarheid ervan voor woonwerk- en onderwijsverplaatsingen. - Economische clusters; Ondersteun de verduurzaming van werklocaties, specifiek rondom het agrofood- en logistieke cluster van Dutch Fresh Port (DFP), voor het behoud van laagdrempelige werkgelegenheid. Wij verzoeken u om de uitkomsten van de pilots, die deels aansluiten op bovengenoemde punten, te verankeren bij de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma van de MRDH.	Na oplevering van de rapporten willen wij de verankering van de sociaaleconomische versterking verder vormgeven via een gebiedsgerichte corridoraanpak. Samen met gemeenten wordt per corridor een integrale analyse opgesteld waarin mobiliteits-, economische en sociaaleconomische opgaven in samenhang worden beschouwd. Deze werkwijze wordt meegenomen in de actualisatie van de Strategische Agenda en het uitvoeringsprogramma. Op deze manier ontstaat een consistente aanpak waarin de opgaven van een gebied centraal staan en waarin strategie en uitvoering nadrukkelijk met elkaar worden verbonden. Wij delen uw visie dat bereikbaarheid voor middelgrote gemeenten verder gaat dan de aanwezigheid van openbaar vervoer; het draait fundamenteel om de betrouwbaarheid en bruikbaarheid voor dagelijkse woon-werk- en onderwijsverplaatsingen. Een fijnmazig netwerk is een instrument tegen mobiliteitsarmoede. In de eerste stap in ons onderzoek naar publieke mobiliteit hebben wij hier oog voor. Dit wordt verder uitgewerkt in de actualisatie van de Strategische Agenda en het uitvoeringsprogramma.

Bij toenemende schaarste in financiële middelen en uitvoeringscapaciteit hebben gemeenten dringend behoefte aan meer inzicht. Wij verzoeken de MRDH om de strategische afwegingen en de prioritering van projecten volledig transparant te maken, zodat gemeenten beter kunnen anticiperen op de lokale planning en realisatie. Wij constateren dat projecten in toenemende mate vertraging oplopen door complexiteit en capaciteitstekorten. Wij vragen de MRDH om concrete maatregelen te nemen gericht op het versnellen van de uitvoering. Dit kan worden bereikt door het inzetten van extra uitvoeringscapaciteit en het operationeel beschikbaar stellen van ondersteuningsinstrumenten vanuit de MRDH richting gemeenten.	Bij het prioriteren gebruiken we de leidende principes uit de Strategische Agenda. Deze principes vormen de verbinding tussen wat we willen bereiken met onze opdrachten en de concrete uitvoering in de praktijk. Die principes zijn: • De inzet levert een directe bijdrage aan één of bij voorkeur meerdere opdrachten uit de Strategische Agenda (of doelen uit de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat). • De inzet heeft directe impact op de groei van welvaart en welzijn van de metropoolregio, waarbij we onder andere kijken naar kosteneffectiviteit. • We zorgen voor een evenwichtige inzet van alle activiteiten over de regio en houden daarbij rekening met de vastgestelde gebiedstypen. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren projecten ligt primair bij de gemeenten zelf. De MRDH biedt ondersteuning aan in de vorm van MRDH support, waarbij de gemeente een aanvraag kan indienen voor tijdelijke en deskundige capaciteit voor projecten die bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda
In de verdere uitwerking en operationalisering van het MRDH-beleid moet expliciet rekening worden gehouden met de schaalgrootte en positie van middelgrote gemeenten. Voor een gemeente als Ridderkerk is een gezonde, evenwichtige balans tussen grootschalige regionale bereikbaarheid en een fijnmazige, betrouwbare lokale ontsluiting van fundamenteel belang. Wij roepen u op om ervoor te zorgen dat investeringen in regionale corridors niet ten koste gaan van lokale bereikbaarheid en leefbaarheid. We zien dit nu namelijk wel gebeuren in de nieuwe vervoersplannen 2027, waarbij de bereikbaarheid van Ridderkerk nog verder onder druk komt te staan.	Uw oproep om de balans tussen regionale corridors en lokale fijnmazigheid te bewaken, raakt de kern van onze gezamenlijke opgave. Wij begrijpen uw zorgen over de impact van de vervoersplannen 2027 op de bereikbaarheid van Ridderkerk. De schaalgrootte en de specifieke positie van middelgrote gemeenten moeten inderdaad gewaarborgd blijven. In de verdere uitwerking en operationalisering van het MRDH-beleid zetten wij erop in dat regionale investeringen de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid juist versterken in plaats van verdringen. We betrekken uw signalen hier dan ook bij.

Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.	

3.14 Rijswijk

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Op 13 april jl. ontvingen wij uw ontwerpbegroting 2027 en het verzoek tot het indienen van een zienswijze hierop. Tevens vraagt u ons om een reactie op een voorgenomen wijziging in de opzet van de reeds vastgestelde begroting voor 2026. Hierbij ontvangt u onze zienswijze op beide punten. We kunnen instemmen met de ontwerpbegroting 2027 die u heeft voorgelegd. We willen u wel vragen waar mogelijk vaktermen te vermijden, zodat de begroting voor iedereen goed leesbaar is. De financiële uitgangspunten vastgesteld door het algemeen bestuur in de Kadernota MRDH begroting 2027 en ook overgenomen in de Ontwerpbegroting MRDH 2027, komen overeen met de financiële uitgangspunten zoals opgenomen in de Kaderbrief begroting 2027 gemeenschappelijke regelingen.	Wij danken u voor uw positieve zienswijze op de ontwerpbegroting 2027 en voor uw instemming met de gehanteerde financiële uitgangspunten. Wij onderschrijven het belang van duidelijke en toegankelijke stukken. Tegelijkertijd bevatten begrotings- en beleidsdocumenten soms vakinhoudelijke begrippen die noodzakelijk zijn om onderwerpen zorgvuldig en eenduidig te beschrijven. Wij blijven streven naar heldere formuleringen en proberen het gebruik van vaktermen waar mogelijk te beperken.
Concreet betekent dit dat de bijdrage per inwoner wordt geïndexeerd volgens het percentage, 3,8%, genoemd in de begroting 2027 gemeenschappelijke regelingen. Daardoor stijgt de bijdrage per inwoner van €3,00 naar €3,11. Dit zorgt voor meer financiële slagkracht om invulling te geven aan de opgaven uit de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat. Daarnaast is de ambitie om meer middelen uit Europese gelden te halen. We geven u mee om dit gezamenlijk op te pakken met de bestuurders van de deelnemende gemeenten.	Wij onderschrijven het belang van het optimaal benutten van Europese financieringsmogelijkheden. Wij nemen uw aanbeveling ter harte en zien ook meerwaarde in een gezamenlijke aanpak met de bestuurders van de deelnemende gemeenten. Door hierin samen op te trekken, kunnen kansen beter worden geïdentificeerd en benut, en kan de gezamenlijke slagkracht richting Europese programma's worden vergroot. Er volgt een uitwerking van deze ambitie in de aankomende actualisatie van onze Strategische Agenda.

Zoals u zelf benadrukt in uw aanbiedingsbrief gaat een begroting niet alleen om de cijfers maar vooral over de achterliggende doelstellingen en maatschappelijke opgaven waar we ons gezamenlijk voor inzetten. Deze opgaven hebben we vastgesteld in de Strategische Agenda, de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat.	
Vanuit economisch perspectief biedt deze begroting een stevige basis voor de verdere uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV). De gekozen koers sluit aan bij de Economische Visie Rijswijk 2030: inzet op energie, techniek en innovatie, sterke netwerken en toekomstbestendige economische kerngebieden. Daarbij is voor Rijswijk niet de individuele profilering als gemeente leidend, maar het versterken van het economisch ecosysteem in de metropoolregio, waarin lokale economische kwaliteiten elkaar versterken. Zo werken we in gezamenlijkheid toe naar een uitvoering waarin regionale ambitie en lokale kracht elkaar versterken.	Wij delen uw inzicht dat het versterken van het economisch ecosysteem in de metropoolregio samen met de verschillende lokale economische kwaliteiten opgepakt dient te worden. Wij kijken er naar uit om daar de komende tijd samen aan te (blijven) werken.
Zoals reeds eerder vermeld in de Zienswijze van de begroting 2026, blijft een zorgpunt voor ons de afhankelijkheid van de Brede Doeluitkering (BDU) die van het rijk ontvangen wordt. Ondanks het verschuiven van 2026 naar 2027, staat deze nog steeds onder druk en is er nog geen structurele oplossing gevonden. Het Investeren in infrastructuur en mobiliteit blijft immers essentieel, zeker voor een sterk groeiende gemeente als Rijswijk maar ook om de regio als geheel bereikbaar te houden. De belangrijkste punten in dit kader zijn voor ons: Tramlijn 1 verbindt momenteel o.a. de TU Delft met de Haagse Hogeschool en de universiteitscampus in Den Haag en vormt daarmee een belangrijke OV-kennisverbinding. De effecten van het verleggen van tramlijn I zijn voor Rijswijk onduidelijk. Er leven zorgen over een verminderde OV-bereikbaarheid, leefbaarheid, enorme kosten,	Wij herkennen de belangrijkste punten voor de gemeente Rijswijk wat betreft het investeren in bereikbaarheid. Ook de komende periode werken we graag samen aan het verder brengen van deze opgave, in onder andere De Vlietlijn, MIRT Verkenning Oude Lijn en de Prinses Beatrixlaan. De gemeente Rijswijk, MRDH, en andere partijen zijn gezamenlijk opdrachtgever van het project De Vlietlijn. Samen bepalen we de (bevindingen van de) onderzoeken en het maatregelenpakket binnen de verantwoordelijkheden en scope van de Bestuursovereenkomst.

veiligheid en overlast. De gemeenteraad van Rijswijk begrijpt dat de Binckhorst een goede OV-ontsluiting nodig heeft en wil meedenken om hiervoor een oplossing te vinden. Er zijn tenslotte ook andere oplossingen denkbaar dan enkel het verleggen van tramlijn 1. Nut, noodzaak en effect zijn daarvan onvoldoende aangetoond. Daarnaast zijn concrete punten van aandacht de kruising Herenstraat/Haagweg en de kostenontwikkeling;	
• MIRT verkenning Oude Lijn: naast station Rijswijk Buiten zetten we in op verbetering van de kwaliteitsbeleving en de ontwikkeling van station Rijswijk. We zijn er blij mee dat het station onderdeel uitmaakt van het programma knooppunten;	Wij gaan graag samen met alle stakeholders (NS, ProRail, HTM en gemeente) aan de slag om deze OV-knoop te verbeteren. Hierbij kijken wij altijd tegelijkertijd naar vijf elementen: lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en fysieke ruimte voor deelmobiliteit.
• De gemeenteraad van Rijswijk blijft onverminderd voorstander van het ondertunnelen van de S106 (de Prinses Beatrixlaan) door middel van een tunnel voor OV en autoverkeer. De groei van onze regio maakt grote investeringen noodzakelijk om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit verder te kunnen bevorderen. Zonder deze investeringen is onder andere de bouw van woningen problematisch. Het ondertunnelen van de S106 is daarmee ook van breder, regionaal belang. Denk aan de woningbouw in Den Haag Zuidwest en de afwikkeling van verkeer op de A4. Een tunnel biedt daarnaast mogelijkheden voor een nieuwe OV-verbinding tussen bijvoorbeeld Delft en Kijkduin;	Het Rijswijkse belang voor het tijdig definiëren van een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 van de Prinses Beatrixlaan is opgenomen in de Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan Rijswijk. Hierbij merken we op dat we gezamenlijk met gemeente Rijswijk en Den Haag verschillende mogelijkheden bestuderen, waaronder een ondertunneling. Daarnaast waarderen we het meedenken over mogelijke nieuwe OV-verbindingen, we gaan hierover graag met u in gesprek.
• OV ontsluiting voor nieuwe wijken: Rijswijk groeit en we vragen aandacht voor een tijdige ontsluiting van openbaar vervoer in nieuwe wijken en het bereikbaar houden van wijken met het openbaar vervoer in de minder drukke uren;	De MRDH onderschrijft het belang van een tijdige OV-ontsluiting van nieuwe woonwijken. Voor de ontwikkelingen in RijswijkBuiten, waaronder Pasgeld, wordt samen met EBS en de gemeente gekeken naar de benodigde OV-maatregelen en het juiste moment van invoering, zodat het OV zo goed mogelijk aansluit op de ontwikkeling van de wijk. Daarnaast blijft de bereikbaarheid van wijken in de dal- en

	avonduren een belangrijk aandachtspunt, waarbij binnen de beschikbare middelen wordt gestreefd naar een passend en toegankelijk OV-aanbod. Voor de nadere uitwerking verwijzen wij u ook graag naar de Nota van Reactie op de Vervoerplannen 2027 (bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli 2026).
• Bereikbaarheid van bestaande woonwijken: Naast aandacht voor grote regionale infrastructuur en mobiliteitsprojecten vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid van bestaande woonwijken. Voor inwoners is het van groot belang dat wijken goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer. Bij de verdere uitwerking van mobiliteitsplannen verzoeken wij de MRDH daarom niet alleen te kijken naar nieuwe ontwikkelingen en regionale verbindingen, maar ook naar het behoud en de verbetering van openbaarvervoersverbindingen van en naar bestaande woonwijken.	De MRDH onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid van bestaande woonwijken. Bij de verdere uitwerking van mobiliteitsplannen en het OV-netwerk wordt dan ook niet alleen gekeken naar nieuwe ontwikkelingen en regionale verbindingen, maar ook naar het behoud van een passend OV-aanbod voor bestaande woongebieden. Daarbij wordt steeds gezocht naar een goede balans tussen bereikbaarheid, reizigersvraag en beschikbare middelen. Voor de verdere uitwerking van het OV-aanbod verwijzen wij naar de jaarlijkse vervoerplannen en de bijbehorende Nota van Reactie.
Daarnaast blijven we het belang benadrukken van regionale samenwerking bij realisatie van de Rijswijk Nootdorp Corridor en een regionaal deelfietsensysteem.	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. MRDH is op verzoek van de samenwerkende gemeenten Wassenaar, Leidschendam – Voorburg, Den Haag, Delft, Pijnacker Nootdorp, Zoetermeer, Lansingerland en Rijswijk bezig met een aanbesteding voor een regionaal deelfietsensysteem welke in 2027 verwacht operationeel is. Daarmee ontstaat een alternatief voor mensen zonder eigen fiets (of auto).
Wij hebben kennis genomen van het voornemen tot samenvoegen van de twee afzonderlijke mobiliteitsprogramma's. Wij voorzien hierin geen problemen en hopen dat dit bijdraagt aan een compactere indeling die beter leesbaar is. We stemmen er mee in om deze indeling ook al toe te passen in de financiële rapportage voor 2026.	Dank voor uw zienswijze en de positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.

3.15 Rotterdam

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Wij steunen de oproep van de MRDH aan het Rijk om de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer terug te draaien en vragen de MRDH zich hiervoor te blijven inzetten. Wij maken ons wel zorgen om het ontbreken van deze korting als risico in de begroting, en het ontbreken van een voorgestelde aanpak indien (deels) intrekken van de korting uitblijft. Vanwege de grote financiële uitdagingen willen wij met de MRDH in overleg over het in kaart brengen van aanvullende bezuinigings-mogelijkheden voor de begroting van 2028. We kunnen met de geboden toelichting instemmen met de conceptbegroting.	Wij waarderen uw steun en zullen samen met alle inliggende gemeenten zeker ons volledig blijven inzetten op het ongedaan maken van deze korting. We achten het niet verstandig om vooruit te lopen op een korting die ongepast en ongewenst is. Met het Rijk hebben we afspraken gemaakt over 2026 en (deels) 2027. Indien nodig zal het resterende deel van 2027 uit eigen middelen van MRDH kunnen worden opgevangen. Zoals we in de concept begroting 2027 hebben aangegeven: als de korting na medio 2027 doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het ov en de investeringscapaciteit. Mocht deze situatie zich onverhoopt voordoen, dan treden wij tijdig met u in overleg hierover.

3.16 Schiedam

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
U heeft ons uitgenodigd om een zienswijze te geven op de begroting 2027 en een wijziging van de begroting 2026. Met deze brief gaan wij hier graag op in. U erkent dat er 'geld op de plank' blijft liggen door gebrek aan capaciteit, onrealistische planning en begroting. Dit geeft naar onze mening een verkeerd signaal af aan het Rijk en wij maken ons zorgen dat dit van invloed zal zijn op budgetten die beschikbaar moeten worden gesteld voor OV en grote infrastructurele projecten. Wij zien echter in toenemende mate uw inspanningen om deze onderbesteding te voorkomen en de activiteiten die u onderneemt om gemeenten te	We zien inderdaad de uitvoeringskracht afnemen door beperkte capaciteit, de complexiteit van projecten en langere vergunningprocedures. Onder meer met MRDH Support draagt de MRDH bij aan versterking van de uitvoeringskracht van gemeenten. Via MRDH Support kunnen gemeenten tijdelijk een beroep doen op medewerkers om hen te helpen bij de uitvoering van de regionale

helpen de beschikbare middelen in te zetten voor projecten van regionaal belang. Verheugd zijn wij ook over uw aankondiging om het financiële instrumentarium te herzien in relatie tot effectievere investeringen. Schiedam is namelijk sterk afhankelijke van regionale mobiliteitsinvesteringen om bij te kunnen blijven dragen aan het economische vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van de regio. Wij zetten deze middelen onder andere in voor het realiseren van fietsverbindingen, het optimaliseren van de knoop Schiedam Centrum en de ontwikkeling van de Mechatronica Innovatie Campus Schiedam (MICS).	opgaven uit de strategische agenda. Wij danken u voor uw positieve reactie op deze MRDH inzet. Wij zetten graag onze prettige samenwerking met gemeente Schiedam voort met onder andere de ontwikkeling van MICS, de verbetering van station Schiedam Centrum en het realiseren van regionale fietsverbindingen.
U geeft aan dat, ondanks de grotere opgaven waar de regio voor staat en de capaciteitsdruk waar uw organisatie voor staat, de formatie van uw organisatie in 2027 gelijk zal blijven. In de begroting stijgt de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat echter wel met 3,8% naar €3,11 per inwoner. We erkennen dat dit nodig is voor de regionale projecten, waarvoor ook wij in Schiedam een bijdrage krijgen, zoals voor de MICS en de herontwikkeling van werklocaties. Desalniettemin, in lijn met onze eerdere zienswijzen, geven wij u aan dat alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen hebben moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor de jaren vanaf 2028 – en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota begroting 2028 en/of ontwerpbegroting 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om te onderzoeken op welke wijze, gemeenten samen met uw gemeenschappelijke regeling, dat het beste vormgegeven kan worden.	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.

Voorts verzoeken wij u om jaarlijks op een transparante en meetbare wijze inzicht te geven in de omvang van eventuele onderbesteding, de belangrijkste oorzaken daarvan en de voortgang en effectiviteit van maatregelen om onderbesteding te verminderen.	Binnen de reguliere P&C cyclus wordt de omvang van de onderbesteding zichtbaar. In de 1ste bestuursrapportage, 2de bestuursraportage en jaarrekening geeft de MRDH zowel financieel als inhoudelijk toelichting op de onderbesteding. Het uitgangspunt van de MRDH is realistisch begroten, waarbij het verminderen van onderbesteding voortdurend een punt van aandacht is binnen de MRDH. Daarvoor is de MRDH wel grotendeels afhankelijk van de informatie van de gemeenten en de vervoerders.
Wij ondersteunen de samenvoeging van de twee mobiliteitsprogramma's tot één programma Mobiliteit. Wij vinden het een goede zaak dat er door minder overlap een compactere begroting ontstaat, waarop een duidelijkere sturing kan plaatsvinden. Wij vragen u echter wel aandacht voor de leesbaarheid, waarbij wij de te onderscheiden onderdelen goed kunnen blijven volgen.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's. Daarbij houden wij natuurlijk oog voor de leesbaarheid.

3.17 Vlaardingen

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
'Met elkaar, voor elkaar'—dat is het motto van de begroting 2027 (en van de Strategische Agenda 2023-2026) van de MRDH. Dat spreekt ons aan, want de regio staat voor grote uitdagingen en op sommige punten lopen wij achter, zoals blijkt uit het onderzoek van Louter (Bureau Louter, Economie en arbeidsmarkt in de MRDH', 2025). Er ligt dus voldoende werk voor de MRDH klaar om een slagvaardige organisatie neer te zetten en/ of te versterken, zodat wij het verschil kunnen maken voor de inwoners van Vlaardingen en de regio. Voor de mensen van vandaag én voor de toekomst van morgen.	Dank voor uw zienswijze en uw waardering voor de opzet van de ontwerpbegroting 2027. Wij herkennen de door u geschetste regionale opgaven op het gebied van bereikbaarheid, economische ontwikkeling en brede welvaart en onderschrijven het belang van een slagvaardige regionale samenwerking om hier gezamenlijk invulling aan te geven.

In uw aanbiedingsbrief van 13 april jl. nodigt u ons uit om onze zienswijzen kenbaar te maken op de ontwerpbegroting 2027 en de wijziging van de MRDH begroting 2026, gebaseerd op de eerdergenoemde Strategische Agenda. Aan dat verzoek komen wij uiteraard graag tegemoet. Wij nemen kennis van de Kadernota MRDH begroting 2027 en de wijziging van de begroting van 2026. De begroting kent twee programma's: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Dat is nieuw, en daar komen wij verderop in deze brief op terug. Verder is de begroting logisch opgebouwd en compacter dan voorheen, wat wij waarderen. De begroting geeft een beeld op de investeringsmiddelen, daar neemt de druk toe doordat er meer inwoners komen, de ruimte schaars is en daardoor de leefbaarheid en welvaart onder druk staat. Tel hierbij de vergrijzing van de bevolking en snelle opvolgende (technologische) ontwikkelingen op, wat resulteert in een grote regionale opgave. De gemeente Vlaardingen bevestigt deze ontwikkelingen en acht het juist om hierop in te spelen. Wij hebben de ontwerpbegroting 2027 in onze vergadering van 11 juni jl. besproken en brengen als zienswijze het volgende naar voren: 1. Samenvoegen programma's 2. Economisch Vestigingsklimaat 3. Vervoersautoriteit 4. Nieuwe Strategische Agenda 2027-2030 5. Financiële middelen onder druk	
Er blijven vanaf nu twee programma's over: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Deze herstructurering volgt mede uit het advies van de accountant. Door Verkeer en Vervoer samen te voegen tot het programma Mobiliteit ontstaat meer overzicht en duidelijkheid.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's. We verwachten ook dat het gezamenlijk vergaderen van de adviescommissies leidt tot een meer integrale

Daarnaast zullen de commissies waarin raadsleden zitting hebben voortaan gezamenlijk vergaderen. Hierdoor zijn minder raadsleden nodig en wordt de tijdsdruk verminderd. Wij onderschrijven deze keuzes. Wel benadrukken wij dat de adviesrol van de commissies duidelijker moet worden gepositioneerd en waar mogelijk versterkt moet worden, zodat leden de meerwaarde van hun rol beter zien en ervaren.	advisering. Als het gaat om de rol van de adviescommissies: De controle en kaderstelling van de MRDH vinden plaats via de door de gemeenteraden benoemde leden van het algemeen bestuur, het indienen van zienswijzen en het stellen van schriftelijke vragen aan de eigen MRDH-bestuurders. De adviescommissies vervullen binnen de gemeenschappelijke regeling uitdrukkelijk een andere rol. Met hun adviserende rol dragen zij bij aan het bestuur van de GR. De adviescommissies zijn niet bedoeld voor controle of kaderstelling, maar vormen een platform waar raadsleden uit verschillende gemeenten gezamenlijk met het bestuur van de MRDH meedenken over beleid, ontwikkelingen en regionale vraagstukken. De adviezen zijn gericht op de hele regio.
De uitgave binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 2.2. in de begroting) wordt betaald uit de jaarlijkse bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd. Wij lezen in de begroting dat voor het jaar 2027 de indexering 3,8% bedraagt. Concreet houdt dit een inwonersbijdrage in van €3,11. Deze indexering, is conform de wensen van de gemeenten. Complimenten dat hier gehoor aan is aangegeven. Binnen dit programma zijn er twee opdrachten: een toekomstbestendige economie stimuleren en het vernieuwen van werklocaties. De gemeente Vlaardingen onderschrijft deze opdrachten en ziet een connectie met Vlaardingen MBO-stad. Passend onderwijs is de sleutel tot een toekomstbestendige economie en de bijdrage van de MRDH bij een Leven Lang Ontwikkelen past hier goed bij. De doelen	De MRDH dankt de gemeente Vlaardingen voor haar positieve zienswijze en de ondersteuning van de ambities binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat. De MRDH onderschrijft het belang van passend onderwijs voor een toekomstbestendige economie, en wij zien eveneens hier de connectie met Vlaardingen MBO-stad, Ten aanzien van het vernieuwen van werklocaties onderschrijft de MRDH het belang van werklocaties die bijdragen aan de transities naar een circulaire economie en aan de versterking van de strategische autonomie. De MRDH vervult hierbij primair een rol als katalysator, verbinder en coördinator door lokale initiatieven te bundelen, lokale economische profielen te verbinden aan regionale economische clusters en ruimtelijk-economische vraagstukken op regionaal niveau af te stemmen. Daarnaast draagt de MRDH bij aan kennisdeling, de ontwikkeling van ruimtelijke en economische sturingsinstrumenten en participeren wij in onderzoeken naar toekomstbestendig ruimtegebruik, waaronder de mogelijkheden voor circulaire hubs.

die beschreven worden bij het vernieuwen van werklocaties onderschrijven wij. Het is van groot belang dat werklocaties bijdragen aan transities naar een circulaire economie en strategische autonomie. Wij zijn benieuwd hoe dit concreet vormgegeven zal worden.	
Het programma Mobiliteit (hoofdstuk 2.1. in de begroting) kent drie opdrachten. De gemeente Vlaardingen herkent zich in de opdrachten: investeren in bereikbaarheid, actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren en het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk. Voor onze gemeente is het cruciaal dat - zeker bij een groei van inwoners in onze stad, maar ook in de regio - dat de Hoekse Lijn een cruciale rol speelt, en blijft spelen. Een 24/7 openbaar vervoer netwerk is voor ons een belangrijke ambitie. Daarnaast is het hebben van een goed aangelegd fietsverkeernetwerk belangrijk. De genoemde corridoraanpak ondersteunen wij. Het gaat hier om hoogwaardig OV en stemt mobiliteitsknooppunten en vervoer op elkaar af. Hier moet nog een concretiseringsslag gemaakt worden: hoe borgen wij dat de investeringen concreet leiden tot verbeteringen in bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio en daardoor ook in Vlaardingen. Wij verwachten aankomend jaar hier meer over te horen. In de begroting komt meerdere keren het autonoom rijden aan bod van bus, tram en metro. Echter, de technologische ontwikkelingen van autonoom rijden van de auto gaan ook hard. Hoe wordt hierop ingespeeld door de MRDH? Denk bijvoorbeeld aan deelfaciliteiten, last-mile verbindingen en samenwerkingsverbanden met bijvoorbeeld kennisinstellingen.	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma werken we samen de corridoraanpak (gebiedsgericht werken) nader uit en bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. Dus u hoort daar aankomend jaar zeker meer over. Bedankt voor uw suggesties voor autonoom rijden. Op basis van de mobiliteitsvisie maken we samen een roadmap om de ambities voor autonoom rijden te realiseren. Terecht wijst u op het feit dat de ontwikkelingen van prive zelfrijdende voertuigen (Tesla FSD als voorloper ervan) en robotaxi snel gaan. We zijn samen met het landelijk programma Verantwoorde introductie automatische voertuigen waarin I&W, provincies en regio deelnemen hierop aan het studeren. Daarnaast werken we samen met de TU Delft aan Xcarcity, een project om te bekijken hoe de regio minder auto-afhankelijk kan worden. De mobiliteitsvisie gaat uit van collectief vervoer. De uitdaging met zelfrijdende personenauto's is juist die beperkte collectiviteit, want beschikbare ruimte op de weg en voor parkeren is een uitdaging.
Daarnaast is het voor onze gemeente essentieel om zorginstellingen, zoals verzorgingstehuizen, huisartsenpraktijken, woon-zorglocaties en	De MRDH herkent en onderstreept het maatschappelijke belang van een goede bereikbaarheid van zorgvoorzieningen binnen de regio. Ten

spoedeisende hulp, bereikbaar te maken en te houden met het openbaar vervoer .	aanzien van het openbaar vervoer deelt de MRDH de ambitie om zorginstellingen optimaal te ontsluiten en bereikbaar te houden.
De huidige Strategische Agenda loopt af. De basis van de nieuwe agenda vormt de Mobiliteitsvisie en de visie Economisch Vestigingsklimaat. Deze zijn op 13 februari 2026 vastgesteld. Wij willen benadrukken dat de kernopdrachten uit 2014 leidend moeten zijn. De beide bestuurscommissies zullen de visies dit jaar uitwerken in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar. Op basis hiervan wordt de Strategische Agenda 2027-2030 geactualiseerd. We kijken uit naar het eindresultaat en hoe dit in verhouding staat met de gebiedsuitwerkingen van de Provincie Zuid-Holland. We zijn benieuwd naar de planning voor het uitvoeringsprogramma en hoe dit zich verhoudt met het toewerken naar een nieuwe Strategische Agenda. Tevens pleiten wij voor een organisatie die niet groter hoeft te worden, maar wel slimmer kan omgaan met de expertise die er 'in het veld is'. Zoals bij gemeenten of andere (soortgelijke) gremia als de MRDH.	Wij onderschrijven het belang van de kernopdrachten uit 2014; deze vormen nog steeds de basis van ons handelen. De recent vastgestelde Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat zijn hierop een actualisatie en verdieping, passend bij de huidige opgaven, en vormen de inhoudelijke basis voor zowel de Strategische Agenda als het Uitvoeringsprogramma. De Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma worden nadrukkelijk in samenhang ontwikkeld: de agenda geeft richting en keuzes, terwijl het uitvoeringsprogramma deze vertaalt naar concrete maatregelen, projecten en inzet van middelen. De planning voorziet in een parallel traject, waarbij het concept van het uitvoeringsprogramma eind 2026 gereed is en beide documenten na bestuurlijke behandeling gelijktijdig worden vastgesteld in juli 2027. Wij delen het belang van goede afstemming met de gebiedsuitwerkingen van de provincie Zuid-Holland. De gekozen corridoraanpak en gebiedsgerichte werkwijze zijn juist gericht op het versterken van samenhang met provinciale en nationale programma's. Tot slot herkennen wij uw oproep om de organisatie niet onnodig te laten groeien, maar slim gebruik te maken van aanwezige expertise. De aanpak is hier expliciet op ingericht, met een sterke rol voor gemeenten, bestaande overlegstructuren en samenwerking met partners, zodat kennis en capaciteit uit de regio optimaal worden benut en het eigenaarschap gezamenlijk wordt gedragen.
In eerdere zienswijzen hebben wij al benadrukt dat de financiële positie van de gemeente Vlaardingen onder druk staat. De komende periode vraagt om het maken van gerichte keuzes en het onderzoeken	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren

van mogelijkheden voor ombuigingen. De komende jaren zullen scherpe keuzes onvermijdelijk zijn. In dat licht verzoeken wij u om vooruit te kijken en ons concrete voorstellen te doen voor mogelijke besparingen, met name voor de periode vanaf 2028. De tussenliggende periode benutten wij om gezamenlijk te verkennen op welke wijze gemeenten en gemeenschappelijke regelingen deze opgave zo zorgvuldig en effectief mogelijk kunnen invullen. Wij verwachten hierover geïnformeerd te worden via de P&C rapportages. Daarbij, in de begroting staat dat onderbesteding geen vanzelfsprekendheid meer mag zijn. Hoe gaat dit structureel opgelost worden?	van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren. Onderbesteding mag inderdaad geen vanzelfsprekendheid meer zijn. De gezamenlijke uitvoeringskracht van partijen binnen de metropoolregio kan én moet sterker. We zien de uitvoeringskracht afnemen door beperkte capaciteit, de complexiteit van projecten en langere vergunningprocedures. Onder meer met MRDH Support draagt de MRDH bij aan versterking van de uitvoeringskracht van gemeenten. Via MRDH Support kunnen gemeenten tijdelijk een beroep doen op medewerkers om hen te helpen bij de uitvoering van de regionale opgaven uit de strategische agenda.
Wat ook 'boven de markt hangt' is de bezuiniging vanuit het Rijk op de SPUK-regelingen. De Brede Doeluitkering (BDU), waar de MRDH veruit het meeste geld uit ontvangt, trof dit ook omdat daar een korting van 10% is doorgevoerd. Dit is mogelijk een aanzienlijke bezuiniging. Voor nu is na een intensieve lobby de korting verschoven naar medio 2027.	Op pagina 48 van de concept ontwerp begroting hebben wij aangegeven op welke wijze omgaan met deze dreigende korting: *"De vervoerregio's zetten het gesprek over de BDU korting met het Rijk voor herstel van de Rijksfout voort en zetten er op in dat het Rijk ook in 2027 en daarna de volledige BDU-korting compenseert. Daartoe*

Hoe gaat de MRDH om met deze mogelijke bezuiniging als deze wel, of in mindere mate, doorgaat? Dat zou tevens een onderwerp kunnen zijn in de P&C rapportages.	*werkt de MRDH intensief samen met de vervoerregio Amsterdam, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau, om zodoende maximaal resultaat te bereiken bij het Rijk. Dat gebeurt onder meer door het organiseren van mediamomenten (bijvoorbeeld interviews in landelijke media) en het organiseren van 'events' waar Tweede Kamerleden worden geïnformeerd over de noodzaak van een structureel gezonde financiële situatie voor het regionaal ov- en verkeersysteem. Als de korting na medio 2027 doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het ov en de investeringscapaciteit. De MRDH heeft zich hiertegen uitgesproken en blijft hierover in gesprek met het Rijk. Gegeven de onzekerheid, is deze korting verder niet verwerkt in de begroting."* Op pagina 17 van de concept ontwerp begroting is de lobby bij het Rijk opgenomen als één van de begrotingsactiviteiten en daarmee vindt periodieke verantwoording via de P&C producten plaats.
Afsluitend, vanaf dit jaar zal de gemeente Vlaardingen de gemeenschappelijke regelingen waarin wij deelnemen tijdig informeren over onze wensen en verwachtingen voor de prestaties in het daaropvolgende begrotingsjaar. Eind september 2026 sturen wij daartoe een Kaderbrief, waarin wij aangeven welke prestatie-indicatoren voor ons richtinggevend zijn bij de beoordeling van de ontwerpbegroting 2028 tijdens de zienswijzeprocedure in het voorjaar van 2027.	Tot nu toe ontvingen wij namens uw gemeente een onderling tussen de Rijnmond-gemeenten afgestemde kaderbrief. Dat heeft expliciet onze voorkeur ten opzichte van individuele gemeentelijke kaderbrieven, niet in de laatste plaats omdat meerdere individuele kaders soms tegenstrijdig kunnen zijn.

3.18 Voorne aan Zee

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
In uw brief van 13 april 2026 verzoekt u ons om uiterlijk 7 juli a.s. onze zienswijzen op de Ontwerpbegroting MRDH 2027 en wijziging van de begroting 2026 kenbaar te maken. Met deze brief ontvangt u de zienswijze van ons college onder voorbehoud van goedkeuring door de raad. Deze zienswijze is opgesteld met inbreng van onze raadscommissie. De vaststelling door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden op 7 juli 2026. Wij danken u voor de heldere opzet van de Ontwerpbegroting met de twee programma's Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Ook waarderen wij het voorstel om de lopende begroting van 2026 hierop aan te passen. Wij onderschrijven de inzet van de MRDH om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren en het economisch vestigingsklimaat te versterken. Wij waarderen de brede benadering en de erkenning van de noodzaak om te investeren in de bereikbaarheid van onze gemeente. Voorne aan Zee vervult een regionale functie als woongebied, recreatiegebied en als cruciale corridor voor de bereikbaarheid en robuustheid van de Zuidwesterlijke Delta, met de N57 als ruggengraat. De komst van de Blankenburgverbinding verkleint de fysieke afstand en biedt ook economische kansen. Voorne aan Zee heeft een andere ruimtelijke en mobiliteitskundige positie dan stedelijke gemeenten. Voor veel inwoners blijft de auto belangrijk. Tegelijk willen wij beter aansluiten op OV- en fietsknooppunten als alternatief autogebruik. Voorne aan zee is ook in dat licht blij met de constructieve gesprekken over en de coöperatieve houding van de MRDH inzake de buslijn Hellevoetsluis – Schiedam.	Dank voor uw zienswijze en de positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's. De MRDH herkent de ruimtelijke en mobiliteitspositie van Voorne aan Zee dat u schets, overeenkomstig met de verschillende gebiedstypen opgenomen in onze visie. En dat vraagt om gebiedsgericht werken aan de kerntaken economie en mobiliteit. Wij onderschrijven het belang van het verbeteren van de bereikbaarheid voor de regionale functie die Voorne aan Zee als woongebied en recreatiegebied vervult. Dat ondersteunen we onder meer in de netwerksamenwerking van Novex Rotterdamse Haven en de uitwerking van de Blankenburgcorridor. Ook zetten we samen met Voorne aan Zee en Nissewaard in op de uitvoering van het maatregelenpakket gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven, met belangrijke maatregelen voor de N57. Daarnaast heeft Voorne aan Zee verschillende knooppunten, waar we vanuit het programma Ketenmobiliteit naar kunnen kijken. Dan gaat het om Brielle centrum, Amnesty Internationallaan in Hellevoetsluis en Rockanje Dorpsplein in Westvoorne. Ook uw wens over de noodzaak van passende OV-oplossingen aansluiten op jullie kernen, werkgebieden en regionale verbindingen

Onze bereikbaarheid is kwetsbaar. Wij zijn afhankelijk van enkele hoofdroutes en verbindingen. Dat maakt ons extra gevoelig voor verstoringen. Juist voor gemeenten met een meer perifere ligging, zoals Voorne aan Zee, is het van belang dat binnen het maatwerkbudget voldoende ruimte blijft bestaan voor passende OV-oplossingen die aansluiten bij de bereikbaarheid van onze kernen, werkgebieden en regionale verbindingen. Daarom is de bereikbaarheid van Voorne aan Zee geen lokaal vraagstuk, maar een randvoorwaarde voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de regio.	herkennen wij. In de eerste fase van het onderzoek naar publieke mobiliteit brengen we naast de reguliere reizigersstromen ook deze aspecten in kaart. Het verkennen van de reizigersbehoefte van de reiziger vormt hierbij het noodzakelijke vertrekpunt, waarbij we aandacht hebben voor vervoerarmoede. Tegelijkertijd ligt er een uitdaging om deze oplossingen te realiseren binnen de financiële randvoorwaarden.
Wij vragen in het bijzonder aandacht voor de volgende punten: • Allereerst steunen wij de inzet op fiets en ketenmobiliteit. Voorne aan Zee zet in op duurzame en slimme mobiliteit. Wij blijven aandacht vragen voor het belang van het OV en langzaam verkeer als realistisch alternatief voor woon-werk verkeer met de auto. Wij verzoeken de MRDH om bij de prioritering van het IPVa 2027 en de Metropolitane Fietsroutes ook de verbindingen met Voorne aan Zee nadrukkelijk mee te nemen. Dit geldt in het bijzonder voor verbindingen richting het havengebied en recreatieve routes. • Daarnaast vragen wij om een concrete uitwerking van de opgaven rond een 24/7 toegankelijk mobiliteitssysteem voor de inwoners. Daarbij gaat het vooral over de bereikbaarheid in de avonden en weekenden. Voorne aan Zee mist nog een duidelijke vertaling naar de bereikbaarheid van onze kernen, werkgebieden en voorzieningen. • Wij zien ook kansen in de corridoraanpak en de gebiedsuitwerking Voorne-Putten. Vanuit de middelen van Netten op Zee hebben we de mogelijkheid om een voor onze gemeente forse bijdrage te leveren aan de verbreding van de N57. Graag gaan we in gesprek hoe we hier samen met alle	Binnen de MRDH zetten wij nadrukkelijk in op OV en langzaam vervoer als alternatief voor de auto. In de mobiliteitsvisie zijn geen nieuwe Metropolitane Fietsroutes opgenomen, anders dan de zes routes die zich in de planuitwerking bevinden. Vanuit Novex Rotterdamse Haven en de gebiedsuitwerking Voorne-Putten wordt er gekeken naar alternatieven voor de auto. Wij delen uw analyse wat betreft de opgaven rond een 24/7 toegankelijk mobiliteitssysteem voor de inwoners. Daarom is onze eerste inzet erop gericht om, samen met de inbreng van Voorne aan Zee, de bereikbaarheid in de avonden en weekenden van uw kernen, werkgebieden en voorzieningen uit te werken.

betrokken partners vorm aan geven. Wij hechten veel waarde aan deze ontwikkeling. De focus ligt nu op “de oude lijn”. Hierbij vinden wij het belangrijk dat ook de omliggende infrastructuur, die op de regio aansluit, zorgvuldig wordt meegenomen. Wij zien graag dat de investeringen in deze infrastructuur recht doen aan de lokale vraagstukken. • Voor de economische ontwikkeling hechten wij in Voorne aan Zee aan duurzame bedrijventerreinen, arbeidsmarktontwikkeling en samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven. Een Leven Lang Ontwikkelen is relevant voor onze lokale arbeidsmarkt. Sectorspecifieke scholing (techniek, maritiem, havenindustrie) is daarbij cruciaal om vacatures te vervullen in de regio en inwoners aan het werk te houden. Wij vragen daarom om ook projecten buiten de stedelijke kern te blijven ondersteunen, zeker als deze bijdragen aan toekomstbestendige werklocaties, betere verbindingen met opleidingsmogelijkheden en huisvesting voor jongeren als toekomstige werknemers.	Wij delen uw inzicht dat er kansen zijn met de corridoraanpak. Samen zetten we in het kader van Novex Rotterdamse Haven al stappen in. Door samen in het werkpakket wonen, werken en mobiliteit en de gebiedsuitwerking Voorne-Putten te bepalen wat de opgave is voor Voorne-Putten en welke investeringen nodig zijn. De MRDH dankt de gemeente Voorne aan Zee voor haar zienswijze en de aandacht voor het belang van toekomstbestendige werklocaties, goede verbindingen met opleidingsmogelijkheden en huisvesting voor jongeren. De MRDH onderschrijft het belang van projecten buiten de stedelijke kernen en blijft deze ondersteunen wanneer zij bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat.
In lijn met eerdere signalen geven wij u verder nog mee dat alle gemeenten in de regio Rijnmond forse bezuinigingen hebben moeten doorvoeren. U heeft daarin ook uw bijdrage geleverd en wij zijn u daar erkentelijk voor. Gemeenten houden echter nog steeds enorme financiële uitdagingen - vooral voor de jaren vanaf 2028 - en moeten daarom aanvullende bezuinigingsmogelijkheden in kaart brengen. Daarbij verwachten wij dat ook uw gemeenschappelijke regeling vanaf 2028 een (verdere) bijdrage levert aan het in kaart brengen van aanvullende bezuinigingsmogelijkheden. Wij gaan graag de komende periode (tot de kadernota begroting 2028 en/of ontwerpbegroting 2028 van uw gemeenschappelijke regeling) met u in overleg om te	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen

onderzoeken op welke wijze dat samen met u het beste vormgegeven kan worden. Wij verzoeken u hierbij om uitgaven te beperken en bij het opstellen van het inhoudelijke Meerjarenprogramma 2027-2030, inclusief de te verwachte opgaven en alle inhoudelijke programma's die hiervan deel uitmaken, rekening te houden met onze gemeentelijke financiële uitdagingen. De risicogerichte keuzes, binnen de financiële kaders, zien wij graag terug in het meerjarenprogramma 2027-2030. Wij zijn blij met het ambitieniveau van de MRDH en onderschrijven het nastreven van een aantrekkelijk vestigingsklimaat als zijnde cruciaal voor de regio. Wij blijven ons inzetten voor een goede positie van onze gemeente binnen deze ontwikkelingen.	bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren.

3.19 Wassenaar

Ingebrachte zienswijze	**Reactie algemeen bestuur**
Met uw brief van 13 april 2026 nodigt uw bestuur ons uit om onze zienswijze naar voren te brengen over de herziene begroting 2026 en de ontwerpbegroting 2027. Hierbij ontvangt u onze reactie. Uit de door u voorgelegde herziene begroting 2026 blijkt dat de twee afzonderlijke programma's voor verkeer worden samengevoegd tot één begrotingsprogramma voor mobiliteit. Uit de door u voorgelegde ontwerpbegroting 2027 blijkt dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) haar beleid en middelen ordent rond twee hoofdbegrotingsprogramma's: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat, met een omvang van respectievelijk	Dank voor uw zienswijze. Wij waarderen uw positieve reactie op de samenvoeging van de mobiliteitsprogramma's en de nieuwe begrotingsindeling. De MRDH blijft zich inzetten voor een begroting die compact, inzichtelijk en navolgbaar is en die op heldere wijze laat zien hoe de beschikbare middelen bijdragen aan de gezamenlijke regionale opgaven.

€933,5 miljoen en €6,6 miljoen. In dit kader zijn de voorheen afzonderlijke programma's voor verkeer geïntegreerd tot één samenhangend begrotingsprogramma voor mobiliteit.	
De gemeente Wassenaar waardeert de wijze waarop de GR Metropoolregio Rotterdam Den Haag vanuit haar opgave invulling geeft aan de uitvoering van de Visie Economisch Vestigingsklimaat waarin drie bepalende keuzes zijn benoemd voor de toekomst van onze regionale economie: het verbeteren van werklocaties, de inzet op technologie en innovatie, en het versterken van het toekomstige arbeidspotentieel. De gemeente Wassenaar onderschrijft dat het economische en maatschappelijke belang van bedrijventerreinen, winkelgebieden, campuslocaties en kantorenlocaties groot is. Daarom zijn wij verheugd dat er in 2027 blijvende aandacht is voor het bieden van voldoende werklocaties, beter benutten van bedrijventerreinen en inzet op vitale kerngebieden. Het is voor Wassenaar van belang om het centrum, met zijn diverse winkelaanbod, horeca en weekmarkt, als kloppend hart van de gemeente aantrekkelijk en levendig te houden. Leegstand vormt hierbij een uitdaging, onder meer door online winkelen, faillissementen van landelijke ketens en het ontbreken van bedrijfsopvolging bij een groot deel van de oudere winkeliers. Daarom is er de afgelopen periode een actie uitgevoerd waarbij één ondernemer één jaar lang voor €1 een pand in het kernwinkelgebied mag huren. De MRDH heeft aan de zogenaamde €1-actie bijgedragen en wij waarderen deze bijdrage ten zeerste. Een van de andere ambities waarop de begroting is gebaseerd, is het verbeteren van de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via innovatiecampussen en Leven lang Ontwikkelen. Een	Wij danken de gemeente Wassenaar voor haar positieve reactie. De MRDH onderschrijft het belang van vitale centrumgebieden en blijft zich inzetten voor toekomstbestendige werklocaties, zowel in economische concentratiegebieden als in de lokale economie. Ervaringen uit initiatieven zoals de €1-actie nemen wij mee in de verdere ontwikkeling van onze regionale aanpak. Wij waarderen uw steun voor onze inzet om via IQ het innovatieve mkb in de regio te ondersteunen.

van de ambities waarop de begroting is gebaseerd, is het verbeteren van de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via innovatiecampussen en Leven lang Ontwikkelen. Wij kijken uit naar de inzet van de MRDH op werknemers die zich hun leven lang ontwikkelen, omdat ook in de Wassenaarse economie wordt gemerkt dat het vinden en behouden van goed en zelfstandig personeel een uitdaging is. Wat betreft de investeringen in innovatiecampussen vragen wij uw bestuur om aandacht te besteden aan de verbinding met de stads- en dorpsverzorgende economie buiten de campussen. Wij zijn erg blij met voornemen om de praktische innovatie MKB breed in te zetten en steunen dan ook de voorgenomen subsidie aan het InnovationQuarter om ondersteuning te bieden aan het innovatieve MKB. Hierbij kijken wij vooral uit naar de marktintroductie van slimme oplossingen die daaruit voortkomen en wat deze aan de Wassenaarse economie kunnen bijdragen.	
De gemeente Wassenaar waardeert de wijze waarop de GR Metropoolregio Rotterdam Den Haag vanuit haar opgave invulling geeft aan de uitvoering van de mobiliteitsvisie. Daarnaast waardeert de gemeente Wassenaar de manier waarop de programma's worden gebundeld om tot een efficiëntere begroting te komen maar vraagt uw bestuur om aan de volgende punten aandacht te besteden. Zo maakt de gemeente Wassenaar zich, ondanks aanhoudende lobby van de MRDH, nog altijd zorgen over de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer binnen Wassenaar gezien de negatieve ontwikkelingen van de reguliere rijksbijdragen Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (hierna: BDU) de komende jaren en de bezuinigingen van het Rijk.	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's. Wij delen uw zorgen wat betreft het effect van de dreigende BDU-korting door het Rijk. Samen met alle inliggende gemeenten zullen we ons volledig blijven inzetten op het ongedaan maken van deze korting. Zoals we in de concept begroting 2027 hebben aangegeven: als de korting na medio 2027 doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het ov en de investeringscapaciteit. Mocht deze situatie zich onverhoopt voordoen, dan treden wij tijdig met u in overleg hierover.

Wij zijn blij dat er geen veranderingen zijn binnen het aanbod van openbaar vervoer in 2027, maar we maken ons wel zorgen over de kwaliteit van het openbaar vervoer in de toekomst. Voor Wassenaar zijn de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden, de uitbreiding van metropolitane fietsroutes, de veiligheid van fietsers op de nodige routes, het beperken van de verkeersdrukte op de N44 en het tegengaan van sluipverkeer de grootste punten van aandacht. En de grootste punten van zorg. Daarbij vragen wij nadrukkelijk aandacht voor fietsveiligheid binnen het regionale mobiliteitsnetwerk. In Wassenaar hebben verschillende fietsverbindingen weliswaar een lokale ligging, maar in de praktijk een duidelijke regionale functie. Deze routes worden gebruikt door scholieren uit de regio, forenzen richting omliggende gemeenten en OV knooppunten, en recreanten en toeristen die zich verplaatsen richting kust-, duin- en groengebieden. Juist op deze verbindingen komen lokaal verkeer, regionaal fietsverkeer, recreatieve stromen en autoverkeer samen. Daarmee is fietsveiligheid niet alleen een lokaal aandachtspunt, maar ook onderdeel van een goed functionerend regionaal mobiliteitssysteem. Wij vragen de MRDH daarom om bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie, de metropolitane fietsroutes en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit in het oog te houden voor de veiligheid van deze bovenlokale fietsverbindingen, inclusief de aansluitende routes, kruisingen en overgangen binnen kleinere en groene gemeenten zoals Wassenaar. Naast de fietsveiligheid willen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de situatie op de A44/N44 vragen. . De kruising bij de overgang van de A44 naar de N44 is en blijft overvol. Dit heeft met name in spitstijden een negatief effect op de doorstroming van het verkeer op de N44 en de omliggende wegen. Dit is ook een van de conclusies die getrokken is	In 2024 heeft de MRDH onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid te voet, met de fiets en het ov naar recreatie en natuurgebieden van regionaal belang. Hieruit bleek dat inwoners van de metropoolregio een natuurgebied van regionaal belang binnen 25 minuten met de fiets of 45 minuten met het ov kunnen bereiken. Op verzoek van gemeenten kan MRDH zich inzetten als kennismakelaar of subsidieverlener binnen de IpVa bij de verbetering van de bereikbaarheid van specifiek recreatie- en natuurgebieden van regionaal belang. Om te onderzoeken hoe ov-haltes nabij recreatie en natuurgebieden aantrekkelijker te maken doet MRDH mee in een pilot Groene Haltes Besluitvorming over bereikbaarheid recreatie en natuuurgebieden heeft in de BcVa van oktober 2025 plaatsgevonden. Momenteel zijn zes metropolitane fietsroutes in uitwerking en realisatie. Er zijn vooralsnog geen voornemens om nog andere hoogwaardige routes te ontwikkelen. Bij de uitwerking van de corridoraanpak kan dat aan de orde komen en in de overwegingen betrokken worden. In de periode 2021 tot 2024 heeft de MRDH samen met Rijkswaterstaat, de gemeente Den Haag en de Provincie Zuid-Holland meegedacht over en meebetaald aan onderzoek naar de verkeersproblematiek op de N44 en naar mogelijke oplossingen. De opening van de Corbulo tunnel in de Rijnlandroute heeft geleid tot minder verkeer op de N44. Autonome ontwikkeling leidt uiteindelijk weer tot groei van het verkeer. De wens van defensie tot uitbreiding op het terrein Maaldrift kan aanleiding zijn voor nieuwe stappen. De MRDH staat open om in gesprek te gaan over wat u nodìg acht.

uit het onderzoek van de MRDH over de situatie op de A44/N44. Des te meer wegens verschillende ontwikkelingen ook buiten de grenzen van de MRDH, verdient dit knelpunt aandacht van de MRDH. In dit kader wijzen wij ook op het 'Wassenaarse bod' richting defensie voor de ontwikkeling en uitbreiding van mobilisatiecomplex Maaldrift. Van defensie hebben wij de toezegging gehad dat zij willen bijdragen aan een oplossing voor het knelpunt A44/N44 en Rozenplein. Graag onderzoeken we met verschillende stakeholders, waaronder de MRDH, de mogelijkheden.	
De gemeente waardeert dat de 'LeiZo' corridor in de mobiliteitsvisie is doorgetrokken over Voorschoten richting Wassenaar. In dit kader zien wij in het bijzonder het belang van buslijn 46, als verbinding tussen de gemeente Wassenaar en Voorschoten. Deze lijn vormt de aansluiting van Wassenaar op de 'Oude Lijn' en 'LeiZo'-corridors. Wassenaar zou daarom, samen met de MRDH, graag verkennen of station Voorschoten kan worden ontwikkeld tot een duostation Voorschoten–Wassenaar, naar voorbeeld van station Driebergen–Zeist.	In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma werken we samen de corridoraanpak (gebiedsgericht werken) nader uit en bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. Daarbij gaat het in de uitwerking van corridors ook om de aansluiting van gebieden op bepaalde vervoercorridors, zoals de verbinding Wassenaar – Voorschoten die u benoemt.
In 2026 hebben de MRDH-gemeenten te maken gehad met de gemeenteraadsverkiezingen, en daarmee komen er nieuwe raads- en commissieleden terecht in de verschillende commissies die de MRDH rijk is. Afgelopen jaar heeft de gemeente Wassenaar al aangegeven dat het belangrijk is om spoedig met de nieuwe Strategisch Agenda en het Uitvoeringsprogramma te beginnen en is er de wens uitgesproken om goed te worden meegenomen in dit proces. In dat kader waarderen wij de mogelijkheid tot deelname aan het gemeentelijk Kernteam.	Wij danken de gemeente Wassenaar voor de betrokkenheid bij het samen toewerken, via deelname aan het gemeentelijk kernteam, naar de actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van een Uitvoeringsprogramma.
Ondanks ons enthousiasme over het maatwerk dat u heeft geleverd op het gebied van de €1-actie, willen wij benoemen dat een kleine gemeente als Wassenaar nagenoeg geen economische projecten uitvoert die meer dan €100.000 kosten. Een verlaging van dit minimumbedrag voor de Bijdrageregeling Economisch	Wij zijn ons ervan bewust dat het voor kleinere gemeenten, zoals Wassenaar, een grote uitdaging is om projecten van minimaal € 100.000 bij ons in te dienen. Wij kunnen echter ook op andere manieren de gemeenten ondersteunen, zoals het door u genoemde maatwerk.

Vestigingsklimaat kan zorgen voor een evenwichtigere verdeling van het beschikbare budget hiervoor. Een andere mogelijkheid is om het minimumbedrag voor projectkosten aan te passen aan de hoogte van de inwonersbijdrage, zodat gemeenten met minder inwoners ook met kleinere projecten in aanmerking kunnen komen voor de regeling.	Daarnaast is in de Visie Economisch Vestigingsklimaat aangegeven dat we onderzoeken of en op welke wijze we de inwonerbijdrage kunnen afbouwen tot een niveau waarbij we de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten dekken en waarbij voor kleinschalige projecten met hoge maatschappelijke waarde binnen de stads- en dorpsverzorgende economie een deel van het budget beschikbaar blijft. In dit onderzoek kunnen we ook meenemen of het verlagen van het minimumbedrag voor projectkosten een oplossing zou kunnen zijn.
De gemeente Wassenaar maakt dankbaar gebruik van MRDH Support voor de totstandkoming van de Economische Visie Wassenaar 2025 en daaruit volgende projecten en wenst dit ook andere regiogemeenten met beperkte capaciteit en complexe projecten toe. Het behouden van de Afdeling MRDH Support is volgens ons van groot belang voor het behalen van de doelen uit de Strategische Agenda.	Wij danken de gemeente Wassenaar voor het vertrouwen en de waardering voor de inzet van MRDH Support. Wij zien ook de groeiende vraag naar de inzet van MRDH Support ter ondersteuning van onze 21 gemeenten om de doelen uit de strategische agenda, mobiliteitsvisie en visie op het economisch vestigingsklimaat te realiseren. Wij zullen deze dienstverlening structureel in stand houden en verder versterken en uitbreiden waar nodig om aan de behoeften vanuit onze 21 gemeenten gehoor te kunnen geven.
De raad van de gemeente Wassenaar kan instemmen met de door uw bestuur voorgelegde herziene begroting 2026 en de ontwerpbegroting 2027. Tot slot willen wij graag het volgende meegeven. Gelet op de financiële vooruitzichten voor gemeenten, met name vanaf 2028, acht de raad het van belang dat de GR MRDH actief blijft meedenken over mogelijkheden tot kostenbeheersing, prioritering en efficiëntieverbetering.	Wij herkennen de grote financiële uitdagingen waar gemeenten voor staan. De afgelopen jaren konden we het aandeel apparaatslasten dat ten laste wordt gebracht van de inwonerbijdrage reeds laten dalen. Daarnaast verwijzen we graag naar onze eerdere reactie over het onderzoek naar het mogelijk afbouwen van de inwonerbijdrage tot een niveau waarbij de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt.

3.20 Westland

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
De gemeenteraad van Westland is per brief van 13 april 2026 uitgenodigd een zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2027. Hierbij doen wij u namens de gemeenteraad van Westland onze reactie toekomen. Ten eerste willen wij onze waardering uitspreken voor het opstellen van de begroting. Hiervoor is ongetwijfeld veel werk verzet. Wij steunen het samenvoegen van de programma's exploitatie en infrastructuur tot één programma Mobiliteit. Dit maakt de begroting overzichtelijker. Vanuit de gemeente Westland hebben we ook een aantal aandachtspunten en vragen. Hieronder zetten wij die puntsgewijs uiteen.	Dank voor uw waardering en de positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.
• Het economisch belang van de glastuinbouwsector binnen de MRDH is groot. De werkgelegenheid die de sector biedt is substantieel. Het is goed hier blijvend oog voor te hebben.	In de visie op het Economisch Vestigingsklimaat is de hightech horticulture en agrologistiek sector benoemd als een van de vijf centrale economische clusters in de regio. De MRDH zet zich in om deze clusters verder tot bloei te brengen. Daarom werken we o.a. aan het versterken van het toekomstbestendig arbeidspotentieel in de regio zodat de clusters versterkt (blijven) worden.
• We vragen aandacht voor de werkwijze bij subsidies. Subsidieaanmeldingen moeten relatief vroeg ingediend worden. In de tijd tussen subsidieaanvraag en de daadwerkelijke toekenning ervan kan de situatie zodanig veranderen dat het project niet meer actueel is. We roepen u op om te onderzoeken of het huidige proces van subsidieaanmelding en -aanvraag aangepast kan worden, zodat het meer aansluit op de snel veranderende realiteit.	Dank voor uw zienswijze en voor de goede samenwerking bij subsidieprojecten. Uw oproep is door de tijd ingehaald; inmiddels hebben wij daar al uitvoering aan gegeven. In 2025 hebben wij in nauwe samenspraak met de gemeenten de praktijk van subsidieverlening doorgelicht en suggesties verzameld voor verbeteringen van de werkprocessen. Die hebben wij meegenomen in de actualisatie van de subsidieverordening en de uitvoeringsregeling. De voorstellen daarvoor, waaronder voorstellen die tegemoetkomen aan uw zienswijze, zijn op 9 april besproken met de

	vertegenwoordigers van de gemeenten. De reacties hebben wij verwerkt in de voorstellen die op 10 juni in de bestuurscommissie en op 10 juli in het algemeen bestuur zijn behandeld. Het nieuwe proces geldt al voor de projecten die gemeente deze zomer aanmelden voor het Investeringsprogramma Kleine projecten van 2027/'28.
• We zijn blij met de ruimte die de MRDH biedt voor stimulering van actieve en collectieve vormen van (publieke) mobiliteit. We zetten zelf stappen op dit gebied en doen dit graag samen met de MRDH, waarbij we willen meedenken en meedoen in het opstarten van daarbij passende pilots.	Wij zijn blij met de handreiking van gemeente Westland om samen te werken op het gebied van stimulering van actieve en collectieve vormen van (publieke) mobiliteit. Het doen van pilots kan helpen bij het beantwoorden van onderzoeksvragen van de regio. In de actualisatie van de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma beschrijven we welke acties wij samen met de gemeenten oppakken. Het meedenken en meedoen in pilots kan daar een onderdeel van zijn.
• We roepen u op te onderzoeken of het huidige concessiesysteem in de toekomst nog houdbaar en werkbaar is, en welke alternatieve mogelijkheden er zijn die de transitie naar publieke mobiliteit beter ondersteunen.	Wij onderschrijven het belang van ontwikkeling van nieuwe kaders voor de aansturing van concessies en bij de voorbereiding van nieuwe concessieverleningen. Momenteel werkt de MRDH samen met RET en HTM aan de verdere uitwerking van een vernieuwde aanpak voor de sturing op concessies voor publieke mobiliteit. Daarbij wordt verkend hoe zij binnen vooraf vastgestelde kaders ruimte kunnen krijgen voor operationele organisatie van publieke mobiliteit, terwijl strategische en maatschappelijk relevante keuzes onder bestuurlijke verantwoordelijkheid blijven. Gemeenten spelen hierbij een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de beleidsmatige en bestuurlijke kaders en het afspreken van benodigde maatregelen om publieke mobiliteit succesvol te kunnen exploiteren. In de Nota van Uitgangspunten voor nieuwe concessies voor publieke mobiliteit zal -naar verwachting in de eerste helft van 2027 aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit voor te leggen- gaan we hier nader op in. Voorafgaand hieraan start vanaf de tweede helft van 2026 een uitgebreid participatie- en consultatieproces met gemeenten, zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau, evenals met andere relevante stakeholders. In dit traject wordt

	gezamenlijk gesproken over de vertaling van de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat naar de verdere ontwikkeling van publieke mobiliteit in de regio. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten wordt het Programma van Eisen voor de eerstvolgende concessieverlening (Rail Rotterdam e.o.) uitgewerkt. Ook hierbij zullen gemeenten gedurende het proces actief worden betrokken. Zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie 2050 van de MRDH onderzoeken we samen met de gemeenten passende organisatie- en governancevormen ten behoeve van publieke mobiliteit.
• De afhankelijkheid van de BDU blijft groot. We hopen daarom dat de lobby daarvoor in stand blijft en resultaat oplevert.	Wij delen uw wens en blijven ons onverminderd inzetten om de BDU toekomstbestendig te maken.
• We kijken uit naar de realisatie van de metropolitane fietsroutes en zijn blij met de samenwerking met de MRDH binnen dat traject.	Wij zijn verheugd dat de gemeenten de realisatie van de metropolitane fietsroute voortvarend ter hand genomen hebben. Diverse tracédelen zijn thans in uitvoering of worden komende jaar opgeleverd.
• De inzet van de MRDH op campussen in de economische visie ondersteunen wij. Samen met de MRDH moeten we alert zijn op de mogelijkheden die dit biedt voor onze Flora Campus.	Wij delen dat de gebiedsontwikkeling van de Flora Campus veel potentie heeft om het economische cluster HortiTech in samenwerking met het world horti center verder te ontwikkelen. Daarbij zullen wij, waar kansen en mogelijkheden zich voor doen, actief participeren in deze ontwikkeling
• Het blijft belangrijk op te letten dat er geen dubbelingen zijn in de uitgave van middelen. Als voorbeeld noemen we IQ waar algemene middelen naar toe gaan maar ook vanuit de individuele gemeenten financiering beschikbaar wordt gesteld.	Met de subsidie van de MRDH zorgen we ervoor dat ook de gemeenten die niet zelf bijdragen aan IQ bediend kunnen worden. Hierdoor kan een groter deel van het innovatieve mkb en de startups en scale-ups in onze regio ondersteund worden.
Wij gaan ervanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2027 en vertrouwen erop	

dat onze aangedragen punten worden opgepakt dan wel goed worden verwerkt in de definitieve versie van de begroting.	

3.21 Zoetermeer

Ingebrachte zienswijze	Reactie algemeen bestuur
Met uw brief van 13 april 2026 nodigt u onze raad uit om een zienswijze in te dienen op de concept Begroting 2027 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Van die mogelijkheid maken we met deze zienswijzebrief graag gebruik. De begroting staat in het teken van forse regionale mobiliteitsopgaven, grote investeringspakketten en een toenemende druk op de Brede Doeluitkering (BDU). Zoetermeer onderschrijft de gezamenlijke koers, maar ziet ook risico's en kansen die bijzondere aandacht verdienen. Zoetermeer blijft zich zorgen maken over de structurele druk op de BDU. Het is van grote invloed op de strategische opdrachten in het programma Mobiliteit. Het zal rechtstreeks gevoeld worden door onze inwoners en reizigers. De ontwerpbegroting laat zien dat de korting op de BDU in 2027 slechts ten dele gecompenseerd is met tijdelijke financiering en geen structurele oplossing biedt. Daarnaast loopt vanaf 2028 ook de financiering voor het ov in de provincies terug. Wij verzoeken MRDH om een afwegingskader en expliciete inzet op alternatieve financieringsbronnen.	Wij danken u voor uw zienswijze en de aandachtspunten die u hierin meegeeft. Wij delen uw zorgen. Wij blijven ons daarom, samen met de inliggende gemeenten, onverminderd inzetten om de BDU toekomstbestendig te maken. De financiering van het OV in de provincies staat los van de zelfstandige verantwoordelijkheid die de MRDH heeft en de aparte financiering (BDU) die de MRDH hiervoor ontvangt van het Rijk. We achten het niet verstandig om vooruit te lopen op een korting die ongepast en ongewenst is. Met het Rijk hebben we afspraken gemaakt over 2026 en (deels) 2027. Indien nodig zal het resterende deel van 2027 uit eigen middelen van MRDH kunnen worden opgevangen. Zoals we in de concept begroting 2027 hebben aangegeven: als de korting na medio 2027 doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het ov en de investeringscapaciteit. Mocht deze situatie zich onverhoopt voordoen, dan treden wij tijdig met u in overleg hierover.
Zoetermeer werkt samen met de MRDH en regionale partners aan de verkenning Toekomstvast ov Zoetermeer. Daarnaast lopen er diverse	MRDH herkent de veelheid aan opgaven in Zoetermeer en Lansingerland. De gemeenten hebben veel gezamenlijke belangen die

gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten. Zoetermeer ziet het als logische volgende stap om deze samenwerking op te schalen naar een corridoraanpak: één integrale aanpak waarin alle OV-lijnen, projecten economische- en gebiedsontwikkelingen samenkomen. Met de ZoRo-lijn als hart van de corridor ontstaat een sterke nieuwe verbinding die niet alleen drukke wegen ontlast, maar ook woningbouw en kennisclusters verbindt. Zoetermeer vraagt daarom dat MRDH, gemeente Lansingerland en gemeente Zoetermeer gezamenlijk een corridoraanpak ontwikkelen die: 1. één multimodaal ontwikkelpad vormt, opgebouwd uit alle lopende en toekomstige projecten die we gezamenlijk hebben, waaronder: - ZoRo (Zoetermeer–Rotterdam) in combinatie met gebiedsontwikkelingen Entree, BleiZo en Centrum West - Verkenning Toekomstvast OV Zoetermeer, inclusief RandstadRail / De Krakeling - Verkenning doortrekking Lijn400/401 (LeiZo) naar station Zoetermeer en Lansingerland-Zoetermeer 2. een lonkend perspectief schetst voor de toekomstige publieke mobiliteitsstructuur van Zoetermeer, inclusief een antwoord op het voorgenomen afschalen van lijnen 70 en 71; 3. aansluit bij zowel de Mobiliteitsvisie van de MRDH als de Omgevingsvisie Zoetermeer; 4. een solide basis vormt voor keuzes en investeringen binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT);	bijdragen aan een sterke metropoolregio. Ongeacht de wijze waarop alle partijen aan de slag gaan met deze opgaven; dat kan alleen in samenhang en in samenwerking. Met u is MRDH al in gesprek over de Brede Welvaart in de newtowns, en willen wij bijdragen aan de sociaal-economische problematiek in uw stad. Ook het integraal bekijken van de mobiliteitsbehoefte van inwoners en ondernemers hoort daarbij. Over de opgaven die u noemt zijn gemeente en MRDH al in gesprek, vaak in gezamenlijke aansturing. Wij delen uw mening dat we met een corridoraanpak een heldere, structurele en regionale koers kunnen bepalen. In de geactualiseerde Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma werken we samen de corridoraanpak (gebiedsgericht werken) nader uit en bepalen we samen welke corridors wanneer worden opgepakt. Onderdeel van het project BRT Leiden – Zoetermeer is een studie naar de doortrekking van de lijn naar station Zoetermeer of station Lansingerland-Zoetermeer. Deze studie moet uitwijzen wat de effecten zijn van doortrekking. MRDH neemt actief deel aan deze studie.

5. de koppeling borgt tussen OV-netwerk, ruimtelijke en economische ontwikkeling, woningbouwopgaven en regionale bereikbaarheid. Een dergelijke corridoraanpak biedt een heldere structurele regionale koers, voorkomt versnippering en ondersteunt MRDH, Lansingerland en Zoetermeer bij goed onderbouwde keuzes voor de lange termijn. In de begroting staat dat de MRDH kennis neemt van de verkenning BRT LeiZo. Deze verkenning is inmiddels afgerond. We vragen de MRDH om actieve deelname aan het vervolgtraject: de verkenning van doortrekking Lijn 400 naar Station Zoetermeer en Lansingerland.	
Zoetermeer kijkt uit naar de samenwerking op het gebied van knooppuntontwikkeling voor Station Zoetermeer (p.26 en p.27). Wat Zoetermeer betreft is het ook belangrijk om de RandstadRail-haltes en bushaltes te gaan betrekken. Wij zien hier een grote opgave én kans om een forse kwaliteitsslag te maken in de halte- en stationbeleving. Sociale veiligheid is essentieel voor de opdracht "actieve en collectieve mobiliteit stimuleren". Met name vrouwen voelen zich vaak onveilig in het openbaar vervoer: zo ervaart volgens onderzoek van Pointer ongeveer 80% onveiligheid in het OV en 90% op stations en haltes. Door deze plekken beter en aantrekkelijker in te richten en te beheren, kan het veiligheidsgevoel worden vergroot. Dit vraagt om gezamenlijke inzet van gemeenten, MRDH en vervoerders. Een kwaliteitsslag kan het OV-gebruik door vrouwen stimuleren en daarmee bijdragen aan een hogere bezetting en betere financiële dekking. Zoetermeer vraagt daarom om een strategische visie van de	De afgelopen paar jaar hebben er al verschillende gesprekken plaatsgevonden over station Zoetermeer. Wij continueren die gesprekken graag. MRDH onderschrijft dat een gezamenlijke inzet van diverse partijen waaronder vervoerders, gemeente en MRDH noodzakelijk is voor een veilig openbaar vervoer. MRDH zal zich dan ook samen met de vervoerders en u blijven inzetten voor openbaar vervoer waarin niet alleen vrouwen, maar ook andere reizigers zich veilig voelen. Op dit moment is het proces van actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van het Uitvoeringsprogramma gaande. Hierbij werken we met een gemeentelijk kernteam, waaraan ook de gemeente Zoetermeer deelneemt. Wij zullen het verzoek vanuit de gemeente Zoetermeer om sociale veiligheid ook in deze documenten te verankeren in dit gemeentelijke kernteam inbrengen.

MRDH en om structurele verankering van sociale veiligheid in de strategische agenda en uitvoeringsprogramma's.	
Daarnaast vragen we aandacht voor de toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten van stations en haltes in Zoetermeer, die goed geregeld moet zijn, ook bij uitvoering van werkzaamheden.	Wij zijn in 2025 gestart met de implementatie van het uitvoeringsprogramma Toegankelijk OV 2024-2028. In het uitvoeringsprogramma staan de activiteiten voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer beschreven waarmee we de komende vier jaar aan de slag gaan. We richten ons binnen het Uitvoeringsprogramma onder meer op het verbeteren van de toegankelijkheid van stations, haltes en de toegankelijkheid op knooppunten en in de openbare ruimte. Er is aandacht voor dit onderwerp.
Zoetermeer onderschrijft het belang van een robuust en samenhangend regionaal netwerk, zeker gezien de aankomende onderhoudsopgave. Tegelijkertijd vragen wij aandacht voor de concrete doorwerking naar de dagelijkse praktijk in gemeenten. Zoetermeer wordt graag actief betrokken bij de knooppuntenanalyse voor het wegennet. Circa 40% van het verkeer op de A12 tussen Den Haag en Zoetermeer heeft een regionale bestemming. Ombuigen van deze reizigers naar ov, specifiek tijdens de spits, kan grote voordelen opleveren voor de bereikbaarheid van de regio. Zoetermeer werkt hier graag samen met regionale partners aan mee en ziet dit als een belangrijke kans om de verkeersdruk structureel te verminderen.	De MRDH onderschrijft het belang van een robuust en samenhangend regionaal netwerk. De door u genoemde onderhoudsopgave kan daarin een vliegwiel zijn. Wij nodigen u uit om de gewenste mobiliteitstransitie te agenderen op de gebiedstafel Haaglanden van Zuid Holland Bereikbaar. Binnen deze samenwerking werken we namelijk niet alleen aan hinderbeperking van het groot onderhoud maar juist ook aan duurzame gedragsverandering. Daarnaast zullen wij zorgdragen dat u bij de knelpuntanalyse van het wegennet actief wordt betrokken,

Zoetermeer werkt met Den Haag en Rotterdam samen binnen gebiedsprogramma MoVe aan een polynode Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). De SUMP zal voortbouwen op vastgestelde bovenlokale visies zoals de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (MAOS) en Novex Zuidelijke Randstad. De SUMP ontbreekt nog in de lijst met activiteiten op pagina 16. Zoetermeer adviseert de MRDH aan te sluiten bij dit traject, omdat de SUMP een vereiste wordt bij het aanvragen van Europese financiering en/of subsidies. Dit is een alternatieve financieringsbron die ook interessant is voor mobiliteitsprojecten in de Metropoolregio.	De MRDH is betrokken bij het opstellen van een regionale SUMP. Het gezamenlijke proces is net gestart en alle betrokken partijen geven vorm aan de inhoud.
In de begroting staat de beoogde verkenning naar de Koningscorridor opgenomen als toekomstige lightrailverbinding naar Zoetermeer. Wij zien al enige tijd geen ontwikkeling op dit dossier. Voor Zoetermeer is het belangrijk dat de bereikbaarheid van de gemeente Zoetermeer op de oost-west verbinding per trein in samenhang wordt gezien met initiatieven op de Koningscorridor. De spoorverbinding is belangrijk voor de bereikbaarheid van Zoetermeer vanuit landelijk perspectief. Wanneer de verkenning weer opgepakt wordt, vragen we daarom actief betrokken te worden.	De focus van de ov-relatie Koningscorridor ligt momenteel bij De Vlietlijn en ambitie voor een lijn naar de Internationale Zone. Met u zien wij graag een intensivering op de spoorlijn Den Haag – Zoetermeer – Gouda. Onze zienswijzen op de conceptdienstregeling van NS stemmen wij jaarlijks met u af.
In 2026 worden ongeveer tegelijkertijd de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma en wordt de Strategische agenda 2027-2030 opgesteld. Het zou kunnen dat er aanpassingen van de begroting 2027 nodig zijn door het uitvoeringsprogramma en de Strategische Agenda. We vragen zorgvuldigheid van de MRDH in het bestuurlijk proces in het omgaan met en de communicatie over eventuele wijzigingen in de begroting.	
Op 13 februari 2026 heeft het Algemeen Bestuur de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat vastgesteld. De begroting van	Dank voor uw positieve reactie op het samenvoegen van de twee mobiliteitsprogramma's.

2027 heeft in lijn met de twee visies nu ook twee programma's: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Dit waren er voorheen drie. Samenvoeging tot twee programma's bevordert de samenhang. Hierdoor kunnen we beter sturen. Zoetermeer waardeert dit. Het terugbrengen naar twee programma's in de lopende begroting van 2026 steunen we. We zijn blij met de inzet op economisch vestigingsklimaat en blijven er graag over in gesprek. Wij wijzen u hierbij nogmaals op de financiële kaders zoals opgenomen in de Kaderbrief begroting 2027 van de gemeenten in Haaglanden. Uw conceptbegroting 2027 is opgesteld rekening houdend met het toegestane indexeringspercentage van 3,8% en uw weerstandcapaciteit is niet groter dan 1,0. Daarnaast wordt benadrukt dat gemeenten de komende jaren voor aanhoudende financiële uitdagingen staan, mede als gevolg van de korting op het gemeentefonds. Dit vraagt om blijvend scherpe financiële afwegingen en een realistische aansluiting van gemeenschappelijke regelingen op deze budgettaire situatie. Daarbij geldt dat de financiële perspectieven van gemeenten, met name vanaf 2028, opnieuw somber zijn. Tegen deze achtergrond verzoeken wij u nadrukkelijk om bij de verdere uitwerking van uw (meerjaren)begroting een zorgvuldige balans te hanteren tussen de uit te voeren taken en de gemeentelijke bijdragen. Zoetermeer waardeert het gebaar van de structureel verlaagde inwonerbijdrage voor economisch vestigingsklimaat, zoals verzocht in de Kaderbrieven van de gemeenten in de regio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond voor het jaar 2026. Deze korting van 6,2% is in de begroting van 2026 doorgevoerd en structureel meegenomen in de begroting 2027. Dat waarderen we zeer.	Het algemeen bestuur onderkent de financiële uitdagingen waarvoor gemeenten zich de komende jaren gesteld zien. Tegelijkertijd is de inwonerbijdrage een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de gezamenlijke ambities van de gemeenten binnen de MRDH. De inwonerbijdrage maakt het mogelijk om regionale economische opgaven gezamenlijk op te pakken, investeringen aan te jagen en daarmee meerwaarde voor alle deelnemende gemeenten te creëren. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat wordt onderzocht op welke wijze de inwonerbijdrage op termijn kan worden afgebouwd tot een niveau waarop de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten worden gedekt. Daarbij staat voor het algemeen bestuur voorop dat eventuele aanpassingen van de inwonerbijdrage zorgvuldig worden afgewogen, waarbij eventuele afbouw afhankelijk is van mogelijkheden van alternatieve financiering. Het algemeen bestuur blijft hierover met de gemeenten in gesprek, met als uitgangspunt een doelmatige inzet van middelen én het behoud van voldoende slagkracht om de gezamenlijke opgaven effectief uit te voeren. Daarnaast stelt de visie een deel van het budget beschikbaar te houden voor kleinschalige projecten met hoge maatschappelijke waarde binnen de stads- en dorpsverzorgende economie.

Zoetermeer onderschrijft de ambities van de begroting en benadrukt dat scherpe keuzes, transparantie en samenwerking essentieel zijn. Wij danken u voor de geboden gelegenheid om een zienswijze in te dienen en wachten uw reactie op onze zienswijze af.	