METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage

Nota van beantwoording

Zienswijzen Visie Economisch Vestigingsklimaat & Mobiliteitsvisie MRDH

Versie: 15 december 2025

Inleiding
De concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie vormen samen een belangrijke stap in de verdere ontwikkeling van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Beide visies zijn opgesteld met het oog op het versterken van de regionale samenhang, het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie.
Tijdens bestuurlijke en ambtelijke werksessies en in gesprekken met diverse gemeenteraden zijn waardevolle, positief-kritische reflecties opgehaald. Deze input vormde een belangrijke basis voor beide visies.

Zienswijzen
De concept-ontwerp economisch vestigingsklimaat en concept-ontwerp mobiliteitsvisie zijn vanaf 15 september 2025 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de 21 gemeenten die samenwerken binnen de MRDH. De zienswijzeperiode duurde acht weken en eindigde op 3 november 2025. Het dagelijks bestuur heeft van 20 gemeenten een reactie ontvangen.

Hoofdlijnen ontvangen zienswijzen
Allereerst hebben meerdere gemeenten positief gereageerd op de visies. Ze herkennen zich in de concept-ontwerp economisch vestigingsklimaat en concept-ontwerp mobiliteitsvisie en geven daarnaast verschillende inhoudelijke aandachtspunten mee.

De belangrijkste terugkerende onderwerpen in de zienswijzen zijn:

- Gemeenten erkennen dat de opgaven op regionaal en gemeentelijk niveau sterk met elkaar verbonden zijn. Zij zien dat deze vraagstukken niet los van elkaar kunnen worden benaderd en dat samenwerking essentieel is. Daarbij wordt de complexiteit van de opgaven en de onderlinge samenhang nadrukkelijk erkend. Gemeenten onderschrijven het belang van het koppelen van economie en bereikbaarheid aan ruimtelijke opgaven. Tegelijkertijd zien zij de noodzaak om hier actief op te acteren en gezamenlijk stappen te zetten om de uitdagingen aan te pakken.

Visie Economisch Vestigingsklimaat

- Er is brede steun voor het verbeteren van bedrijventerreinen en het creëren van toekomstbestendige werklocaties die aansluiten bij de behoeften van bedrijven. Dit omvat ook het bevorderen van duurzame en innovatieve ontwikkelingen.
- Veel gemeenten pleiten voor ruimte voor lokaal maatwerk. Er wordt gevraagd dat er, naast de aandacht voor de vijf regionale economische clusters, met stads- en dorpsverzorgende economie ruimte is voor lokaal maatwerk.
- Veel gemeenten onderschrijven de noodzaak om regionale economische clusters te versterken, zoals duurzame maritieme industrie, hightech horticulture en innovatieve maakindustrie. En dit te koppelen aan ruimtelijke ontwikkeling en specifieke economische zones, zoals benoemd bij de gebiedsgerichte aanpak.
- Het afstemmen van onderwijs op de regionale arbeidsmarkt wordt als essentieel gezien. Er is brede steun voor het versterken van de verbinding tussen onderwijsinstellingen en de behoeften van de arbeidsmarkt, met focus voor techniekonderwijs en levenslang leren.

Mobiliteitsvisie

- Alle gemeenten spreken hun bereidheid uit om mee te werken aan het onderzoek naar de (on)mogelijkheden van publieke mobiliteit. Daarbij vragen zij nadrukkelijk aandacht voor kwetsbare doelgroepen, het waarborgen van kwaliteit en het behouden van sturing, lokale regie en eigenaarschap van gemeenten.
- Bij het mobiliteitssysteem vragen gemeenten aandacht voor verkeersveiligheid en de regionale ambitie ‘maak een punt van nul’. Voor de rol van de auto in het systeem en in relatie tot de gebiedstypen. Voor ontsluitende, reguliere buslijnen in het systeem van publieke mobiliteit.
- De gebiedsgerichte-/ corridoraanpak wordt door de gemeenten zeer positief ontvangen. Lokale initiatieven en opgaven worden actief aangedragen om mee te nemen in de uitwerking. De gemeenten hechten aan tempo in het vervolg en aan concrete maatregelen. Daarnaast vragen zij nadrukkelijk aandacht voor samenwerking over bestuurlijke grenzen heen.
- Gemeenten erkennen het belang en de waarde van technische innovatie en ondersteunen de inzet op technologie.
- Gemeenten onderschrijven de noodzaak voor gezamenlijke investeringskracht en ondersteunen het onderzoek naar (mogelijke) financieringsbronnen. Zij willen dat er aandacht is voor een investeringsstrategie en roepen op samen een concrete investeringsagenda te maken voor de realisatie van beide visies. Betaalbaarheid en haalbaarheid van de visies zijn belangrijke aandachtspunten.

Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

- In zowel de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie wordt de benaming van het cluster Hightech Horticulture aangepast naar *‘Hightech Horticulture en Agrologistiek’.*

Visie Economisch Vestigingsklimaat

- In de Visie Economisch Vestigingsklimaat worden in de bijlage hotspots de volgende hotspots toegevoegd: *Scheveningen Haven (Den Haag), M4H (Rotterdam), Stormpolder (Krimpen aan den IJssel) en Loods M (Maassluis).*
- In de Visie Economisch Vestigingsklimaat wordt de bijdrage van Wassenaar aan het Cluster Overheid, vrede en recht aangevuld in hst. 7.1.
- In de Visie Economisch Vestigingsklimaat wordt in hst. 7.4 toegevoegd dat ook de omliggende regio's belangrijk onderdeel uitmaken van het ‘landschap’ rondom de MRDH.
- Bij Keuze 1 VEV: De MRDH zet zich in voor en ondersteunt samenwerkende gemeenten bij het herstructureren van bestaande **(watergebonden)** bedrijventerreinen’ (dikgedrukt is toegevoegd).
- Aanpassen kleurstelling in 7.2 (indicatieve kaart/Maassluis) voor wat betreft Innovatieve maakindustrie (blauw) en Hightech horticulture (groen). Loods M wordt toegevoegd aan de hotspot-lijst.

Mobiliteitsvisie

- In de Mobiliteitsvisie wordt een aanvullende tekst opgenomen over de rol van de auto. *De auto blijft een rol spelen in het systeem en dat verschilt per gebiedstype. In de uitwerking van de corridoraanpak kijken we concreet hoe deze balans uitpakt, zodat het mobiliteitssysteem aansluit bij de lokale situatie en behoeften*. Deze toevoeging en extra toelichting wordt opgenomen in hoofdstuk 4, keuze 2, onder het kopje afstemming met de auto wat wordt aangepast naar rol van de auto.
- In de Mobiliteitsvisie wordt een aanvullende tekst opgenomen over *verkeersveiligheid en duurzaamheid*. Deze toevoeging en extra toelichting wordt opgenomen in hoofdstuk 4, keuze 2, onder de koppen de rol van de auto en basis op orde met verkeersveiligheid wat wordt aangepast naar verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn dé randvoorwaarden.
- In de Mobiliteitsvisie wordt een aanvullende tekst opgenomen over reguliere ontsluitende buslijnen. *We bieden de meest passende economisch efficiënte vorm van vervoer aan, dit kan dus een reguliere ontsluitende bus blijven.* Deze toevoeging wordt opgenomen in hoofdstuk 4, keuze 2, onder het kopje HOV en fijnmazige toevoeging.
- Ook wordt aandacht besteed aan het onderzoek naar publieke mobiliteit. *Rekening houden met het onderzoek is aangepast in, aansluiten bij het onderzoek waar passend.* Deze aanpassing wordt opgenomen in hoofdstuk 5, to do-lijst keuze 2, onder het kopje organisatie publieke mobiliteit.
- Daarnaast wordt de passage over halte-inrichting aangepast. *Alle haltes hebben een standaardinrichting die sociaal veilig is*. Deze aanpassing is terug te vinden in hoofdstuk 5, to do-lijst keuze 2, onder het kopje mobiliteitsknooppunten.
- In de corridorkaart wordt de benaming van de Maasdelta-corridor aangepast naar *Blankenburgcorridor.* Daarnaast wordt de positie van de rechter pijl van deze corridor op de corridorkaart aangepast, zodat deze door Spijkenisse en Oud-Beijerland loopt.

Overzicht van de onderwerpen die worden meegenomen in de uitwerking

Gemeenteraden doen verschillende suggesties voor het uitvoeringsprogramma. Zij vragen onder meer:

- Aandacht voor doelgroepen, inclusief een doelgroepenanalyse.
- Het kwantificeren van ambities, zodat duidelijk wordt wat bereikt moet worden.
- Starten met een gebieds- en probleemanalyse bij de gebiedsgerichte/corridoraanpak.
- Heb bij de gebiedsgerichte- /corridoraanpak aandacht voor lokale opgaven en oplossingen, zoals infrastructurele maatregelen, de buurtbus en vervoer over water.
- Naast fysieke maatregelen ook gedragsmaatregelen meenemen.

Samen optrekken met andere partijen en gebieden vinden gemeenten belangrijk. Daarnaast benadrukken zij dat het uitvoeringsprogramma over de bestuurlijke grenzen van de metropoolregio heen moet kijken.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente. Sommige gemeenten hebben per visie een afzonderlijke zienswijze ingediend, andere gemeenten hebben één gezamenlijke zienswijze hebben opgesteld. In de beantwoording worden alle zienswijzen per gemeente gebundeld weergegeven, zodat duidelijk is hoe de inbreng van iedere gemeente is meegenomen.

Albrandswaard
Algemeen
De gemeente Albrandswaard is positief over de duidelijke samenhang tussen de beide concept-ontwerpvisies, die bijdragen aan de ambitie om in de metropoolregio Rotterdam Den Haag meer welzijn te creëren voor alle mensen die daar wonen, werken en leven. Wij gaan er vanuit dat deze lijn wordt voortgezet in het Uitvoeringsprogramma dat volgt na de definitieve vaststelling van de visies.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
De drie keuzes De drie keuzes die zijn opgenomen in de visie voor het realiseren van een excellent vestigingsklimaat kunnen wij onderschrijven. Wij vinden de keuzes realistisch en uitvoerbaar en zien graag in het op te stellen uitvoeringsprogramma terug hoe dit verder wordt ingevuld. Dit niet alleen uitgaande van het schaalniveau van de metropoolregio, maar ook van het lokale schaalniveau, zoals lokale bedrijvigheid.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en zullen in het komende uitvoeringsprogramma de invulling van de strategische keuzes concretiseren. Daarbij blijft ook ruimte voor het lokale schaalniveau. Daarom is ook aandacht voor de stads- en dorpsverzorgende economie.
Uitvoeringsprogramma Wij hebben al eerder in onze zienswijze op de evaluatie van het Actieplan MRDH aangegeven dat Albrandswaard vanwege de bijzondere ligging vlakbij de Rotterdamse haven, scherpe keuzes wil maken over het type bedrijven dat wij stimuleren zich binnen de gemeente te vestigen. Dit sluit aan bij het cluster Duurzaam, Maritiem en Haven en bij het streven van de MRDH naar voldoende en kwalitatief sterke werklocaties. Zeker op dit punt werkt Albrandswaard graag nauw samen met de MRDH om tot een goed uitvoeringsprogramma te komen. De in paragraaf 5.1 van de concept-ontwerp visie opgenomen to-do-lijsten vormen hiervoor wat ons betreft een realistisch en uitvoerbaar uitgangspunt.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en onderschrijven de relatie van uw gemeente met het maritieme cluster.
Tot slot Tot slot zijn wij van mening dat de concept-ontwerpvisie Economisch Vestigingsklimaat zorgvuldig tot stand is gekomen in samenwerking met bestuurders, raadsleden, stakeholders, bedrijven en onderwijsinstellingen. Daardoor hebben wij vertrouwen in de vervolgstappen. Wij blijven positief kritisch volgen op welke punten de MRDH als verlengd lokaal bestuur van toegevoegde waarde is voor het regionale, maar ook het lokale economisch vestigingsklimaat.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en blijven inzetten op een samenwerking tussen gemeenten en stakeholders om te werken aan een goed vestigingsklimaat.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Proces Beide visies benadrukken terecht dat mobiliteit een sleutelvoorwaarde vormt voor een sterk vestigingsklimaat en een wendbare arbeidsmarkt. Hierin kan de gemeente Albrandswaard zich goed vinden. Tegelijkertijd valt op dat de mobiliteitsvisie, ondanks de naam, de nadruk legt op publieke mobiliteit en daarmee minder breed kijkt naar het geheel van mobiliteitsopgaven. Ook bij de totstandkoming van de visie zijn verbeterpunten te signaleren. De betrokkenheid van belangrijke grote partners zoals het bedrijfsleven, RET, HTM, NS, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland had nadrukkelijker en zichtbaarder mogen zijn. Daarnaast is er in het participatietraject ook nadruk gelegd op gemeentelijke inwoners. Dat heeft waarde, maar de visie is primair bedoeld voor de toekomstige generaties waarvoor juist bredere en moderne kanalen, zoals sociale media, beter benut hadden kunnen worden.
Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw zienswijze. We delen uw steun voor de koppeling van mobiliteit en een sterk vestigingsklimaat. De Mobiliteitsvisie is breder dan alleen publieke mobiliteit. De visie omvat ook actieve mobiliteit, technologie, investeringen en een gebiedsgerichte aanpak waarin alle vormen van mobiliteit samenkomen. In de definitieve versie van de mobiliteitsvisie gaan we nader in op de blijvende rol van de auto. In het participatietraject zijn we bewust ook met de toekomstige generatie in gesprek gegaan; op scholen, in het OV en op straat hebben we jongeren gesproken.
Openbaar- en doelgroepenvervoer Albrandswaard hecht waarde aan het aangekondigde onderzoek naar de mogelijke koppeling tussen het openbaar vervoer en het doelgroepen vervoer, inclusief de vervolgstappen die hieruit voortkomen. Voor ons is het van belang dat de uitkomsten van het onderzoek moeten uitwijzen of en hoe gemeenten zelf regie en zeggenschap kunnen behouden over de inrichting en organisatie van het doelgroepenvervoer. Behoud van kwaliteit, flexibiliteit en lokale regie zijn daarbij belangrijke pijlers.
Reactie algemeen bestuur
Wij hechten net als u groot belang aan de kwaliteit van doelgroepenvervoer en aan het behoud van lokale regie. Het aangekondigde onderzoek naar een mogelijke koppeling met openbaar vervoer is bedoeld om kansen en knelpunten in beeld te brengen. In de onderzoeksopzet staan kwaliteit, flexibiliteit en zeggenschap van gemeenten centraal. De uitkomsten zullen richting geven aan vervolgstappen, waarbij we samen met gemeenten kijken hoe we dit verder oppakken.
Vervoer over water Eén van de speerpunten uit zowel de mobiliteitsvisie als de strategische agenda is het versterken van de bereikbaarheid tussen wonen, werken/opleiden en recreëren via actieve en publieke mobiliteit. Naar de mening van Albrandswaard behoren alle publieke mobiliteitsdiensten onder de verantwoordelijkheid van de MRDH te vallen. Een belangrijk onderdeel daarvan is vervoer over water. Albrandswaard is via een veerpont verbonden met de Hoeksche Waard en Nissewaard. De verbinding tussen Rhoon, Oud-Beijerland en Spijkenisse vervult een essentiële rol voor scholieren, werknemers en recreanten die van deze vorm van mobiliteit gebruikmaken. De gemeente Albrandswaard acht het daarom noodzakelijk dat vervoer over water expliciet wordt opgenomen in de mobiliteitsvisie, zodat het in de toekomst onderdeel kan uitmaken van een MRDH-concessie
Reactie algemeen bestuur
We begrijpen dat vervoer over water voor Albrandswaard een passende vorm van vervoer kan zijn. Wij zijn pleitbezorger van deze vorm van vervoer in maatregelpakketten die we gezamenlijk met partijen in het gebied opstellen voor verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zeker in relatie tot de grote onderhoudsopgaven aan wegen in de MRDH-regio kan vervoer over water een ondersteunende rol hebben. Voor zowel goederen- als personenvervoer is verschuiving naar binnenvaart en watertaxi's of veerdiensten interessant. Vervoer over water is financieel complex te organiseren. Daarom moeten we gezamenlijk kijken hoe we de bekostiging koppelen aan andere opgaven.
Technologie In de mobiliteitsvisie wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de rol van technologie bij de realisatie van de ambities. Voor de gemeente Albrandswaard is daarbij de uniformiteit en toegankelijkheid van systemen een belangrijk aandachtspunt. Om publieke en actieve mobiliteit daadwerkelijk een aantrekkelijk alternatief voor de auto te maken, is het van belang dat reizigers in de gehele regio op een eenduidige wijze gebruik kunnen maken van de verschillende vervoersvormen. Toegankelijkheid en gebruiksgemak zijn hierbij essentieel. Uniformiteit in het aanbod, evenals in de reserverings- en betalingsmogelijkheden, is daarbij een randvoorwaarde.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw aandachtspunt. Wij delen het belang van toegankelijkheid en gebruiksgemak om publieke en actieve mobiliteit aantrekkelijk te maken. Uniformiteit in systemen, reservering en betaling is inderdaad een randvoorwaarde voor een goed functionerend regionaal netwerk.
Tot slot Wij verzoeken het algemeen bestuur onze opmerkingen over inhoud en proces te betrekken bij de afwegingen over het vaststellen van de visies Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. We kijken uit naar de voorzetting van de constructieve samenwerking.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw opmerkingen. Wij nemen uw input over inhoud en proces mee bij de verdere afwegingen rondom het vaststellen van de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat. We waarderen uw betrokkenheid en kijken uit naar de voortzetting van onze constructieve samenwerking.

Barendrecht
Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Vanuit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is de afgelopen periode gewerkt aan een Visie op het Economisch Vestigingsklimaat. Doel van deze Visie Economisch Vestigingsklimaat is om meer richting te geven aan het versterken van economisch vestigingsklimaat binnen MRDH verband. Deze is nu voorgelegd voor een zienswijze in de gemeenteraad. De raad heeft kennisgenomen van de conceptversie van de Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV) van de MRDH. Met deze brief delen wij onze zienswijze met u.
Algemeen Mobiliteitsvisie
Op 12 september 2025 hebben wij de Mobiliteitsvisie 2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontvangen. Voorafgaand aan de vaststelling van deze visie heeft u ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Vanwege het belang van deze visie voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Barendrecht delen wij middels deze brief onze zienswijze met u.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Belang regionale visie De gemeenteraad van Barendrecht onderschrijft het belang van een gezamenlijke regionale visie op het economisch vestigingsklimaat. De voorgestelde Visie Economisch Vestigingsklimaat biedt een strategisch kader dat richting geeft aan de economische ontwikkeling van de metropoolregio. Thema's als ondernemerschap, innovatie, arbeidsmarkt, onderwijs en verduurzaming van bedrijventerreinen zijn terecht benoemd als speerpunten.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van een gezamenlijke regionale visie op het economisch vestigingsklimaat. De door u benoemde thema's sluiten goed aan bij de speerpunten in de Visie Economisch Vestigingsklimaat en vormen een belangrijk uitgangspunt voor de verdere gezamenlijke uitwerking.
Economische cluster hightech horticulture Hoewel wij de visie in de basis ondersteunen, willen wij verzoeken om in de hoofdtekst van de visie (en niet enkel in de bijlage) de economische motor "hightech horticulture" te verbreden naar "hightech horticulture en agrologistiek" of naar "agriculture". Deze verbreding is essentieel om recht te doen aan de volle breedte van de sector en het belang van agrologistiek als drijvende kracht in onze regionale economie.
Reactie algemeen bestuur
Samen met agrologistiek vormt Highttech Horticulture een versterkend ecosysteem waarin productie (hightech horticulture) en distributie (agrologistiek) elkaar aanvullen. Wij zullen het regionaal cluster in naam verbreden naar 'Hightech Horticulure en agrologistiek' om zo meer recht te doen aan het belang en de breedheid van dit cluster.
Gebiedsontwikkeling Dutch Fresh Port Rekening houdend met deze aanpassing, sluit de visie op hoofdlijnen goed aan op het gebiedsperspectief Dutch Fresh Port en onze ambities uit het uitvoeringsprogramma Dutch Fresh Port, dat recentelijk door onze raad positief is ontvangen. De Visie Economisch Vestigingsklimaat biedt kansen om via MRDH te investeren in projecten en om ambities te realiseren die bijdragen aan onze doelstellingen vanuit deze programma's. In de toekomst is Dutch Fresh Port een gebied waar naast hoogwaardige agrologistieke bedrijven ook ruimte komt voor de innovatie van bedrijven, onderwijsvoorzieningen en woningen. Hiermee komt in onze ogen het potentieel van een veelzijdige gebiedsontwikkeling naar voren waar we als Barendrecht veel baat bij hebben. Met het instemmen met de Regiodeal komt nu ook het Rijk als partner aan boord bij deze ontwikkeling gericht op brede welvaart.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderstrepen het belang van de aansluiting tussen de Visie Economisch Vestigingsklimaat en het gebiedsperspectief Dutch Fresh Port. De MRDH herkent het belang van dit gebied als economisch en logistiek knooppunt binnen de metropoolregio en ziet, in lijn met uw opmerkingen, kansen om gezamenlijk te investeren in projecten die bijdragen aan innovatie, verduurzaming en brede welvaart. De samenwerking met het Rijk via de Regiodeal biedt hiervoor een basis, die wij graag verder versterken in de uitvoering.

Aandachtspunten en suggesties
Wij zien de Visie Economisch Vestigingsklimaat als een kans om deze ambities verder te concretiseren en te versnellen, met name op het gebied van toekomstbestendige bedrijventerreinen, het versterken van de lokale economie en het ondernemersklimaat, maar ook bijvoorbeeld de samenwerking met onderwijsinstellingen (campus in de Stationstuinen).

Aandachtspunten en suggesties:
- Volledige erkenning van agrologistiek: Verwerk agrologistiek expliciet in de hoofdtekst van de VEV als onderdeel van de economische motoren (op p.10).
- Lokaal maatwerk: Houd ruimte voor lokale invulling en maatwerk, zodat ook middelgrote gemeenten als Barendrecht optimaal kunnen bijdragen aan en profiteren van de regionale visie.
- Monitoring en evaluatie: Zorg voor een transparant systeem van monitoring en tussentijdse evaluatie, zodat gemeenten kunnen bijsturen en leren van elkaars ervaringen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven dat er met de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat kansen liggen om de ambities te realiseren. Uiteraard blijft daarbij ruimte voor lokaal maatwerk. In de verdere uitwerking zullen de resultaten ook worden gemonitord, om bij te sturen én te evalueren.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

Algemeen beeld
De mobiliteitsvisie beschrijft de toekomstvisie op mobiliteit voor de komende jaren. De opbouw van het document geeft een heldere beschrijving van de gewenste ontwikkelrichting. Daarmee is de visie een goede basis voor toekomstige besluiten. Om te komen tot concrete maatregelen en beleid moet hierna de stap worden gezet naar een helder uitvoeringsprogramma. Een van de bouwstenen voor dat uitvoeringsprogramma is in onze ogen de corridorbenadering. Wij waarderen deze benadering en verwachten dat deze aanpak een positieve impact heeft voor Barendrecht.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw positieve ontvangst van de Mobiliteitsvisie en de erkenning van de heldere ontwikkelrichting als basis voor toekomstige besluiten. We delen de verwachting dat deze aanpak een positieve impact kan hebben voor Barendrecht en de regio.

Benadruk de noodzaak om met deze mobiliteitsvisie een verandering op gang te brengen
Regionaal hebben we te maken met een grote bereikbaarheidsopgave. De autowegen worden steeds drukker. Het aanbod van het openbaar vervoer versobert waarbij de prijs van het openbaar vervoer stijgt. Gezien de grote woningbouwopgave en economische potentie van onze regio is het van groot belang dat wij deze regio bereikbaar houden. Deze regionale mobiliteitsvisie speelt hierin een cruciale rol. In deze visie wordt de keuze gemaakt om niet grootschalig te investeren in het regionale wegennet. De prioriteit ligt bij het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen. Wij missen in deze visie een onderliggende beschrijving van de urgentie van deze keuze. Waarom moeten we in deze visie een mobiliteitstransitie op gang brengen? Wij verzoeken u om deze onderbouwing in de visie te versterken.

Reactie algemeen bestuur

De Mobiliteitsvisie bouwt bewust voort op de Strategische Agenda 2023-2026, waarin de urgentie van de mobiliteitstransitie wordt aangekaart. Deze koers sluit aan bij de behoefte aan een toekomstbestendige ontwikkeling van de regio, in een tijd van snelle maatschappelijke veranderingen. In de Strategische Agenda is de urgentie voor de mobiliteitstransitie meermaals benoemd; *Inzetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer draagt bij aan de mobiliteitstransitie en de klimaatambities. Er is een dubbele opgave: op korte termijn het huidige systeem in de lucht houden én het openbaar vervoer van de toekomst ontwikkelen, gekoppeld aan de verstedelijking en mobiliteitstransitie. Daar komt bij dat het reisgedrag van mensen verandert. Hier zal het openbaar vervoer zich op moeten aanpassen.*

Belangrijk dat het openbaar vervoer en actieve mobiliteit worden gestimuleerd
Vanuit Barendrecht staan wij achter de keuze om het gebruik van het openbaar vervoer en actieve mobiliteit te stimuleren. Wel zien wij ten aanzien van het stimuleren van het openbaar vervoer een tegenstrijdigheid met de trends van de afgelopen jaren. De afgelopen jaren is het openbaar vervoer in de regio afgeschaald vanwege de coronacrisis en het tekort aan personeel. Daarnaast dreigen er op rijksniveau extra bezuinigingen op het openbaar vervoer, terwijl het gebruik van de auto nauwelijks wordt ontmoedigd. Als we willen investeren in het openbaar vervoer, dan moeten we niet alleen inzetten op drukke directe

verbindingen, maar ook op ondersteunende ontsluitende verbindingen naar de woon- en werkgebieden. In onze ogen kan een regionaal systeem van buurtbussen hierin een cruciale rol vervullen.

Reactie algemeen bestuur

We danken u voor uw steun voor het stimuleren van openbaar vervoer en actieve mobiliteit. De focus ligt op Hoogwaardig Openbaar Vervoer en actieve vervoerswijzen, maar ondersteunende ontsluitende verbindingen naar woon- en werkgebieden zijn essentieel. Fijnmazig vervoer sluit zoals beschreven in de visie aan op de behoefte op een regionaal systeem, zoals u ook benoemt, met behoud van reguliere buslijnen waar nog geen passende alternatieven beschikbaar zijn.

Meer aandacht voor de verbinding met de omliggende regio's

Door de ligging van onze gemeente aan de zuidrand van de Metropoolregio zijn ook de verbindingen met de aanliggende regio's Drechtsteden en Hoeksche Waard van groot belang. De visie focust op het mobiliteitsbeleid voor de MRDH, daarbij is de relatie met omliggende regio's wat onderbelicht. De inkomende en uitgaande verkeersstromen dragen ook bij aan de druk op het wegennet en het gebruik van het OV netwerk. Wij willen u dan ook verzoeken om bij het opstellen van de uitvoeringsagenda ook rekening te houden met de corridors naar de omliggende regio's.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw aandacht voor verbindingen met omliggende regio's. We erkennen dat de ligging aan de zuidrand van de MRDH de relatie met deze gebieden relevant maakt. We kijken zeker buiten de regio en sluiten daar waar mogelijk aan, in samenwerking met betrokken partijen zoals de provincie. We houden in het uitvoeringsprogramma rekening met corridors naar omliggende regio's.

Aandacht voor het verbeteren van de leef kwaliteit voor onze inwoners

De mobiliteitsvisie heeft op regionale schaal veelal een hoog abstractieniveau. Anderzijds kan met een goede regionale visie een grote impact worden bereikt op het verbeteren van de leefkwaliteit voor de inwoners van de regio. Voor het verbeteren van de leefkwaliteit is het van belang dat in het mobiliteitsbeleid maatregelen worden opgenomen gericht op duurzame mobiliteit (schonere lucht en minder geluidshinder), verkeersveiligheid en bereikbaarheid. In deze mobiliteitsvisie ontbreekt een benadering vanuit de inwoners. Daardoor zijn de thema's verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in onze ogen nog onderbelicht. Wij willen u verzoeken om meer aandacht te besteden aan de thema's verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit in deze mobiliteitsvisie.

Reactie algemeen bestuur

Wij bevestigen dat onze ambitie gericht is op het versterken van leefkwaliteit, waarbij verkeersveiligheid en duurzaamheid randvoorwaarden zijn. De Mobiliteitsvisie kijkt bewust naar 2050 en verder, met een volledig duurzaam en veilig mobiliteitssysteem waarbij, zoals keuze 1 schetst, de reiziger centraal staat. We zullen het thema verkeersveiligheid in de Mobiliteitsvisie meer benadrukken.

Zorgen en kansen ten aanzien van ontwikkeling naar een samenhangend OV-systeem

Op basis van de mobiliteitsvisie blijkt dat er kansen worden gezien om het openbaar vervoer anders te organiseren. Door de systemen van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te integreren zijn er mogelijk financiële voordelen te behalen en is het mogelijk om een antwoord te geven op de huidige krapte op de arbeidsmarkt. Wij onderschrijven deze mogelijke kansen, maar zien anderzijds ook grote zorgen in deze integratie. Met name ten aanzien van het aansturen van het doelgroepenvervoer is het van groot belang dat er kan worden ingespeeld op lokale situaties. Daarbij maken wij ons zorgen over de borging van de zorg voor de (soms zeer) kwetsbare gebruikers van het doelgroepenvervoer. Wij vinden het goed dat deze mobiliteitsvisie een basis is voor verder onderzoek, maar willen benadrukken dat een daadwerkelijke keuze pas kan worden gemaakt na afronding van het onderzoek.

Reactie algemeen bestuur

We danken u voor uw erkenning van kansen in de integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Maatwerk en borging van kwaliteit zijn essentieel. De visie stelt inderdaad onderzoek voor, zonder voortijdige keuzes. Na afronding van het onderzoek besluiten de 21 gemeenten samen welke vervolgstappen worden genomen. Kwaliteit en lokale regie staan centraal in de onderzoeksopzet.

Positie van het maatwerkvervoer in de busconcessies

In de mobiliteitsvisie wordt meer ruimte geboden voor kleinschalige en flexibele vormen van openbaar vervoer. In onze ogen passen de lokale buurtbussen binnen deze concepten. Wij zien deze mobiliteitsvisie dan ook als een kans om de organisatie en aansturing van lokale buurtbussen en andere vormen van maatwerkvervoer te integreren in de busconcessies. Het is daardoor mogelijk om de aansturing te professionaliseren en daardoor een minder zware belasting te geven voor onze vrijwilligers. Wij verzoeken u om deze mogelijkheden verder te verkennen bij herziening of herijking van de busconcessies.

Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van maatwerkvervoer, zoals buurtbussen, en zien net als u kansen in schaalvergroting van de organisatie van buurtbussen. Dit kan via een regionale aanpak of via concessies. Dit sluit aan bij de Mobiliteitsvisie, waarin publieke mobiliteit – inclusief maatwerkoplossingen – als richtinggevend thema is benoemd. Een regionale samenwerking kan schaalvoordelen en meer uniformiteit opleveren, zonder dat dit ten koste gaat van kwaliteit en betrouwbaarheid. Wij gaan graag met u en andere gemeenten in gesprek over verdere regionale samenwerking op dit onderwerp en nemen dit mee in het genoemde onderzoek. De mogelijkheid om buurtbussen in OV-concessies onder te brengen zal daarin worden meegenomen.
Aandacht voor logistieke bereikbaarheid Dutch Fresh Port De ontwikkeling van het agro logistieke bedrijventerrein Dutch Fresh Port heeft tot gevolg dat ook de vervoersstromen naar dit cluster groeien. De bereikbaarheid van het cluster voor goederenvervoer en personenvervoer komt hierdoor onder druk te staan. Zowel op het onderliggend wegennet als op het omliggende hoofdwegennet neemt de intensiteit van de verkeersstromen toe. De vertragingen die als gevolg hiervan ontstaan hebben grote impact op het economisch functioneren van zowel Dutch Fresh Port als de gehele Rotterdamse regio. Vanwege deze belangen willen wij dit punt nadrukkelijk agenderen als onderdeel van de uitwerking van de corridoraanpak voor Barendrecht - Ridderkerk. Mogelijk kan als basis voor het verder uitwerken van deze corridoraanpak het gebiedsperspectief Dutch Fresh Port met bijbehorend uitvoeringsprogramma worden benut. Hiermee moet Dutch Fresh Port een gebied worden waar naast hoogwaardige agrologistieke bedrijven ook ruimte komt voor innovatie bedrijven, onderwijsvoorzieningen en woningen. Ook het Rijk is, met het instemmen met de Regiodeal, aan boord bij deze ontwikkeling gericht op brede welvaart. Gezamenlijk met alle betrokken partijen kan het potentieel van deze gebiedsontwikkeling ten volle worden benut.
Reactie algemeen bestuur
We begrijpen uw nadruk op de logistieke bereikbaarheid van Dutch Fresh Port. We erkennen dat de groeiende vervoersstromen voor goederen- en personenvervoer de druk op het onderliggende en hoofdwegennet verhogen, met significante economische impact. We nemen dit punt mee in de corridoraanpak.
Tot slot Wij gaan ervanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vragen u om onze zienswijze mee te nemen bij het opstellen van de definitieve regionale Mobiliteitsvisie voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Uiteraard is de gemeente Barendrecht van harte bereid te participeren in het komende proces voor de uitwerking van de visie en het opstellen van het Uitvoeringsprogramma.
Reactie algemeen bestuur
We danken u voor uw zienswijze. We zien uit naar uw actieve participatie in het komende proces voor de uitwerking van het uitvoeringsprogramma.
Capelle aan den IJssel
Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Op 12 september 2025, heeft u ons het ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) toegestuurd. U heeft de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld tot uiterlijk 3 november 2025 een zienswijze kenbaar te maken. Uw ontwerp voor de Visie Economisch Vestigingsklimaat MRDH wordt echter op '10 november 2025 besproken in de gemeenteraad.
Algemeen Mobiliteitsvisie
Op 12 september 2025 ontvingen wij de ontwerp Mobiliteitsvisie. Wij willen gebruik maken van de mogelijkheid daarop te reageren. Allereerst willen we ingaan op het proces. Daarna volgen onze inhoudelijke opmerkingen.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Participatieproces Wij waarderen de wijze waarop het ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat MRDH tot stand is gekomen. U hebt daarvoor een goed georganiseerd en breed participatieproces georganiseerd. Aan dat proces heeft onze gemeente zowel bestuurlijk als ambtelijk deelgenomen en we hebben daarbij ervaren dat er oprechte ruimte was voor onze inbreng. Vanuit Capelle aan den lJssel onderschrijven wij het belang van een gezamenlijke, regionale koers ten aanzien van het economisch

vestigingsklimaat. Wij kunnen ons vinden in de koers die in de nu voorliggende Visie is vastgelegd en wij geven u met deze zienswijze graag nog enkele aandachtspunten mee voor een verdere verscherping en verdieping van de inhoud van de Visie.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en onderschrijven dat het ontwerp in nauwe samenspraak met gemeenten tot stand is gekomen.
Concurrentie (metropool)regio's Allereerst wensen wij nadrukkelijk te benadrukken dat wij ons bewust zijn van de hevige concurrentie met andere (metropool)regio's. Het is van fundamenteel belang om een duidelijke en consequente koers te varen om adequaat in te kunnen spelen op de ontwikkelingen.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven met u dat er grote concurrentie is met andere regio's. Met deze langjarige koers kunnen wij adequaat blijven inspelen op de ontwikkelingen en werken aan een sterk vestigingsklimaat.
Concretisering van de visie op kennisvalorisatie Wij adviseren derhalve met klem om de visie te concretiseren en te vertalen naar zeer gerichte en uitvoerbare acties die hieraan bijdragen. Zonder een dergelijke aanpak twijfelen wij aan de duurzame kracht en toekomstbestendigheid van de regio op de lange termijn. De gemeente Capelle aan den IJssel onderschrijft het belang van kennisvalorisatie, maar merkt op dat de stelling in de conceptvisie - dat valorisatie in de regio achterblijft – te algemeen is geformuleerd. Daarmee wordt onvoldoende recht gedaan aan bestaande voorbeelden waar die doorvertaling van kennis juist wél succesvol plaatsvindt. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de VANAD Campus in Capelle aan den IJssel. Hier komen bedrijfsleven, technologie en onderwijs op een natuurlijke manier samen. Met initiatieven zoals de VANAD Academy en de aanwezigheid van het Zorgcollege wordt kennis direct toegepast in de praktijk. De informele setting op de campus stimuleert samenwerking en innovatie, in nauwe verbinding met nabijgelegen instellingen als de Erasmus Universiteit en Hogeschool Rotterdam. Wij pleiten ervoor om dit soort lokale voorbeelden expliciet te erkennen of anders om de stelling minder stelling te formuleren. Ze laten zien dat succesvolle kennisvalorisatie ook kleinschalig en vanuit de markt kan ontstaan.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang om de visie te concretiseren in heldere activiteiten. In het uitvoeringsprogramma zullen wij dit uitwerken en ook gebruik maken van goede voorbeelden uit de regio voor wat betreft kennisvalorisatie. Hoewel er uiteraard goede voorbeelden zijn van kennisvalorisatie, is ons algemene beeld dat dit verdere versterking behoeft.
Werklocaties Verder merkt de gemeente Capelle aan den IJssel op dat de inzet op herstructurering, programmering en regionale afstemming van werklocaties begrijpelijk is gezien de ruimtedruk en de wens om economische clusters te versterken. De gemeente Capelle aan den IJssel pleit er daarbij voor om ook voldoende ruimte te houden voor lokaal ondernemerschap buiten de grote regionale clusters. Juist kleinere en gemengde bedrijvigheid vervult een belangrijke rol in de lokale economie, nabijheid van werk en aansluiting op de regionale arbeidsmarkt. Bij de afstemming en prioritering van werklocaties is daarom maatwerk essentieel. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat duidelijker benoemd wordt dat gemeentelijke autonomie behouden blijft bij keuzes over ruimtegebruik, herstructurering en uitgifte. Een regionale ontwikkelingsmaatschappij kan daarbij een ondersteunende rolspelen, maar mag de lokale afwegingsruimte niet beperken.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven uw opmerking dat er ook ruimte moet blijven voor lokale invulling. Daarom is ook expliciet het belang van de stads- en dorpsverzorgende economie benoemd. Voor wat betreft de verkenning naar een regionale ontwikkelingsmaatschappij geldt dat altijd ruimte moet zijn voor lokale afwegingsruimte.
Positionering MRDH-regio Wij willen tevens benadrukken dat de MRDH-regio zich sterker mag profileren: waar zijn we nu echt van? Het 'branden' van de regio kan bijdragen aan een herkenbaar en aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, onderwijsinstellingen en inwoners.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat een sterk profiel helpt bij de positionering van de regio. Met de keuzes voor de regionale economische clusters zetten we daar een stap in.
Maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid

Ook vinden wij het belangrijk dat de organisatiegraad en samenwerking van bedrijven en bedrijventerreinen wordt bevorderd. Dat versterkt niet alleen de economische basis, maar ook de innovatiekracht en veerkracht van de regio. Specifiek willen wij het Albatrosterrein in Capelle aan den IJssel benoemen als een interessante locatie voor maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid. Wij vragen u dit expliciet in een bijlage bij de Visie op te nemen en ook de focus nog meer te zetten op dergelijke bedrijvigheid, maar natuurlijk ook de belangrijke defensie-industrie.

Reactie algemeen bestuur

De organisatiegraad van en samenwerking tussen ondernemers ziet de MRDH ook als een succesfactor voor een vitale economie. Bovendien delen wij het beeld dat het Albatrosterrein in Capelle aan den IJssel kansen kan bieden aan zowel de maakindustrie als watergebonden bedrijvigheid. Dit terrein hebben wij dan ook opgenomen in de vigerende strategie bedrijventerreinen MRDH 2023-2030. Ook het belang van watergebonden terreinen hebben we in deze vigerende strategie opgenomen en onderstreept. Tegelijkertijd zien wij ook dat dit Albatrosterrein nog beter benut dient te worden en het nog niet functioneert als hotspot. Gezien de potentie zetten wij ons wel graag in om samen met de gemeente uitvoering te geven aan een betere benutting of invulling. Tot slot hebben wij de maakindustrie en maritieme industrie als een van de belangrijkste sectoren in de regio genoemd, maar gaan dankzij uw inbreng dit bij keuze 1 van de Visie Economisch Vestigingsklimaat specifieker maken. Bij keuze 1 zullen wij aangeven dat herstructurering van bedrijventerreinen ook inclusief watergebonden bedrijventerreinen is:

'De MRDH zet zich in voor en ondersteunt samenwerkende gemeenten bij het herstructureren van bestaande **(watergebonden)** bedrijventerreinen' (dikgedrukt is toegevoegd)

Sociaal-economische opgave

Verder wijzen wij erop dat in de strategische agenda van de MRDH eerder al is erkend dat de zogenoemde New Towns binnen de regio specifieke aandacht behoeven. Capelle aan den IJssel kent als New Town een stevige sociaal-economische en leefbaarheidsopgave. Juist daarom herkennen wij ons in de koers die in de Visie wordt geschetst.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn met u van mening dat de sociaaleconomische opgave een belangrijk onderdeel is voor een goed vestigingsklimaat. In de uitwerking van de visie zullen wij met voorstellen komen om dit concreet te versterken, steeds vanuit economisch perspectief en gerelateerd aan de regionale clusters.

Onderwijs en arbeidsmarkt

In het bijzonder sluiten wij ons aan bij de Visie dat onderwijs de sleutel is tot een toekomstbestendige economie. Dit richt zich niet alleen op het opleiden van talent, maar ook op de vraag waar leren plaatsvindt en hoe goed deze plekken bereikbaar zijn. Dit geldt ook voor inwoners uit kwetsbare gebieden. In dit kader benadrukken wij het belang van een sterker geïntegreerde aanpak binnen het middelbaar onderwijs, waarbij jongeren al vroegtijdig worden ondersteund in hun loopbaanoriëntatie en beroepskeuzes. Door onderwijs en arbeidsmarkt beter op elkaar af te stemmen, kunnen talenten gerichter worden ontwikkeld en sluiten vaardigheden beter aan op de behoeften van de regionale economie.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven de door u geschetste relatie(s). Goede afstemming en begeleiding is noodzakelijk om jongeren te helpen goede keuzes te maken. Door de focus op de regionale clusters kan scherper worden gekeken naar de economische behoeften van de regionale economie.

Economische uitdagingen en potentie

Daarnaast vinden wij het van groot belang om verbinding te leggen met gebieden waar economische uitdagingen en potentie samenkomen. Door daar economisch perspectief toe te voegen, wordt bijgedragen aan talentontwikkeling, leefkwaliteit, sociale samenhang en verdienvermogen. Daarbij is het essentieel dat ook inwoners uit kwetsbare wijken worden verbonden met sectoren waar groei en personeelstekorten samenkomen. Een echt sterke regio is bovendien een inclusieve regio. Wij vragen daarom nadrukkelijk aandacht voor een arbeidsmarkt waarin iedereen kan meedoen - ook mensen met een beperking, waaronder blinde en slechtziende inwoners. Het benutten van ieders talent is niet alleen sociaal wenselijk, maar ook economisch noodzakelijk in een tijd van structurele krapte op de arbeidsmarkt.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven dat het benutten van ieders talent ook een economische noodzaak kent, naast een sociale. Wij werken aan een inclusieve economie door ook goed te kijken naar sociaaleconomische factoren (vanuit het economisch perspectief).

Stads- en dorpsverzorgende economie Sterke inwoners dragen bij aan sterke wijken en buurten; sterke wijken en buurten dragen bij aan sterke gemeenten. Dit onderschrijven wij volmondig, en wij roepen op hier daadwerkelijk werk van te maken. Ten slotte willen wij het belang van de stads- en dorpsverzorgende economie benadrukken. Voorzieningen zoals winkels, horeca, zorg, onderwijs, dienstverlening, cultuur en recreatie zijn cruciaal voor de leefbaarheid. In Capelle aan den lJssel als New Town met leefbaarheidsvraagstukken, verdient juist dit aspect extra aandacht.
Reactie algemeen bestuur In het uitvoeringsprogramma zullen wij met concrete activiteiten komen met betrekking tot sociaaleconomische versterking van wijken. Wij onderschrijven het belang van een sterke stads-en dorpsverzorgende economie, ook in relatie tot de leefbaarheid in new towns. In het uitvoeringsprogramma zullen hiervoor concrete activiteiten worden genoemd.
Betrokkenheid adviescommissies Wij willen overigens ook aandacht vragen voor de betrokkenheid van adviescommissies bij de verdere uitwerking van de Visie. Hun kennis en ervaring zijn van grote waarde om tot goed onderbouwde besluiten te komen. Wij adviseren daarom om deze commissies structureel en vroegtijdig te betrekken bij de verdere concretisering van deze Visie en andere (soortgelijke) stukken.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van het tijdig en goed betrekken van de adviescommissies. Bij het opstellen van deze visie hebben zij al veel waardevolle opmerkingen gemaakt. Ook bij de verdere uitwerking is hun inbreng van groot belang.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Uitgebreide participatie Het proces in aanloop naar de Mobiliteitsvisie had een goede, intensieve start met uitgebreide participatie, waarbij zelfs individuele inwoners betrokken werden. Hoewel het lastig is om met inwoners over deze, soms abstracte zaken van gedachten te wisselen, is dat toch goed gelukt. Er zijn concrete resultaten uit gekomen. Onze complimenten daarvoor!
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw complimenten. Wij zijn blij dat u het participatieproces in aanloop naar de Mobiliteitsvisie als waardevol heeft ervaren.
Onvoldoende tijd en terugkoppeling tijdens opstelfase
Daarna kwam het proces tijdens de opstelfase in een stroomversnelling, waarin naar ons idee te snel en eenzijdig naar uitkomsten werd toegeredeneerd. Het belangrijkste voorbeeld hiervan was het voornemen om de publieke mobiliteit, inclusief doelgroepenvervoer, volledig onder verantwoordelijkheid van de regio te brengen. Hierbij werd onvoldoende rekening gehouden met het ontbreken van draagvlak bij gemeenten, zo ook bij Capelle. Daarnaast was er te weinig ruimte voor discussie en werd tijdsdruk onterecht als excuus gebruikt. **Bestuurlijke verkenning Luteijn** Bijzonder blij waren wij dan ook met het besluit om een pas op de plaats te maken en de heer Luteijn als verkenner met bestuurders van alle gemeenten in gesprek te laten gaan over de pijnpunten die werden ervaren. Dit heeft weliswaar meer tijd gekost, maar het proces veel goed gedaan, het vervolg bespoedigd en uiteindelijk tot een beter resultaat geleid. Kortom; een goede, verstandige interventie waardoor we op het gehele proces positief terugkijken.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn blij met uw positieve terugblik op de bestuurlijke verkenning door de heer Luteijn. Het besluit om een pas op de plaats te maken en samen met alle gemeenten de pijnpunten te bespreken heeft geleid tot een beter resultaat en een sterker fundament voor de Mobiliteitsvisie.
Regierol publieke mobiliteit Allereerst over de regierol op de publieke mobiliteit die u ambieert (regio organiseert alle vormen van vervoer). Voorgesteld wordt onderzoek te doen naar de mogelijkheden. Het is fijn dat u daarmee tegemoet komt aan ons bezwaar en niet voorsorteert op een vaststaande uitkomst. De regierol lijkt echter nog steeds het einddoel, terwijl het voor Capelle belangrijk is na onderzoek de vrijheid te hebben om hier een eigen afweging op te maken. Capelle stelt daarom voor een 'opt-in'-systeem te overwegen, waarbij gemeenten kunnen kiezen al of niet aan regionaal gestuurd doelgroepenvervoer deel te nemen. Verder vinden we de kwaliteit van

het doelgroepenvervoer belangrijk en willen daarom niet uitsluitend naar kosten kijken. Bij het onderzoek zouden kwaliteitscriteria randvoorwaardelijk moeten zijn. Het betreft immers kwetsbare groepen, die van dit vervoer gebruikmaken.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn blij dat u het onderzoek naar publieke mobiliteit ondersteunt en waarderen uw suggesties. In lijn met de Mobiliteitsvisie is het uitgangspunt dat we eerst zorgvuldig verkennen wat de mogelijkheden zijn, zonder op een vooraf vaststaand eindbeeld te sturen. Uw voorstel voor een ‘opt-in’-systeem is een goede suggestie. Daarnaast onderschrijven wij dat kwaliteit van doelgroepenvervoer randvoorwaardelijk is, zeker voor kwetsbare groepen.

Maatwerkvervoer (buurtbus) regionaal oppakken

Wel zijn we ervan overtuigd, dat het regionaal oppakken van het maatwerkvervoer, oftewel de buurtbus, die ook onderdeel uitmaakt van de publieke mobiliteit, grote meerwaarde zal hebben. Momenteel regelt elke gemeente het maatwerkvervoer zelfstandig. Het oppakken op regio niveau levert schaalvoordeel, meer uniformiteit en uiteindelijk kwaliteit op. Een eerste stap hierin is de publiek-publieke samenwerking, die we onlangs zijn aangegaan. Wij zouden graag met u van gedachten wisselen over mogelijke verdere regionale samenwerking op dit onderwerp, ook in relatie tot het aflopen van de maatwerkvervoerregeling Mmmove in 2028.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van maatwerkvervoer, zoals buurtbussen, en zien net als u kansen in een regionale aanpak. Dit sluit aan bij de Mobiliteitsvisie, waarin publieke mobiliteit – inclusief maatwerkoplossingen – als richtinggevend thema is benoemd. Een regionale samenwerking kan schaalvoordelen en meer uniformiteit opleveren, zonder dat dit ten koste gaat van kwaliteit en betrouwbaarheid. Wij gaan graag met u en andere gemeenten in gesprek over verdere regionale samenwerking op dit onderwerp en nemen dit mee in het genoemde onderzoek.

Frequentieverhoging metrolijn C

Ten tweede kunnen wij ons vinden in de keuze om publieke en actieve mobiliteit voor iedereen, altijd en overal te faciliteren. U geeft aan dat hoogwaardige openbaar vervoer het fundament van het mobiliteitssysteem is. Dat geldt zeker voor Capelle. De C lijn via Centrum naar de Terp is voor Capellenaren een cruciale schakel om snel naar Rotterdam of station Blaak te komen. Daarom zijn wij verheugd met het voornemen om de frequentie op de C lijn te verhogen. Dat betreft nu weliswaar het traject tot Capelsebrug, maar wij zien dit als eerste aanzet om uiteindelijk de hele C lijn hoogfrequent te gaan rijden. Daarnaast zijn wij blij met de aandacht die u heeft voor de toenemende geluidsoverlast in de wijk Fascinatie en de verantwoordelijkheid die u voelt om te investeren in mitigerende geluidmaatregelen.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen uw steun voor het versterken van publieke en actieve mobiliteit en delen het belang van Hoogwaardige Openbaar Vervoer als fundament van het mobiliteitssysteem. Wij nemen uw wens om de frequentie te verhogen op termijn mee in de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma en gebiedsgerichte -/corridoraanpak.

Verlenging Parkshuttle

Ook de keuze om in te zetten op technologie omarmen wij volledig. In Capelle rijdt, zoals u als concessieverlener weet, de Parkshuttle; Een elektrisch zelfrijdend voertuig tussen Kralingse Zoom en Rivium. Inzetten op zelfrijdend vervoer wordt steeds belangrijker, ook met het oog op de krapte op de arbeidsmarkt. De Parkshuttle is met de transformatie van Rivium naar een gemengd gebied met 5000 nieuwe woningen ook zeer belangrijk voor de ontsluiting van de nieuwe wijk. Daarvoor is het wenselijk de route te verlengen tot de Rivium Promenade en een zijtak te maken via de Rivium 2de straat naar het centrale Marktplein in het Rivium. Wij stellen voor de realisatie van deze verlenging samen op te pakken.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen de steun voor de inzet op technologie. Capelle aan den IJssel is met de Parkshuttle een belangrijke pionier in de regio. De ontwikkeling van de Parkshuttle heeft ons, zoals u terecht stelt, waardevolle inzichten verschaft in de ontwikkeling van autonoom vervoer. Wat inmiddels is doorontwikkeld (zoals bij de Airport-verbinding). Doorontwikkeling van automatisch vervoer is van belang vanwege het chauffeurstekort en de mogelijke toekomstige kostenbesparing. We blijven graag met u in overleg over de Rivium en de Parkshuttle.

Corridoraanpak

Verder is Capelle voorstander van de corridoraanpak. Het is goed om samen zaken op te pakken waar energie en urgentie op zit. Daarbij spelen gebiedsontwikkelingen op specifieke assen en mobiliteitsknooppunten een rol. Voor Capelle zijn de volgende corridors van belang:

o Corridor Rotterdam Alexander- Gouda:
Deze verbindt Rotterdam Alexander en Gouda en ontsluit knooppunt Capelle Schollevaar, waar in de stationsomgeving wensen zijn tot verdichting met zo'n 500 nieuwe woningen. Op deze corridor wordt daarnaast verdicht in Zuidplas (Cortelande) met zo'n 8.000 nieuwe woningen en in Gouda (Westergouwe) waar 4.500 nieuwe woningen gepland zijn.;
o Corridor Rotterdam Oostflank:
Deze verbindt Rotterdam Zuidplein via de stadsbrug met Kralingse zoom en Rotterdam Alexander en is cruciaal voor de ontsluiting van Rivium, waar een gebiedsontwikkeling met ruim 5000 nieuwe woningen wordt gerealiseerd. In samenhang met deze corridor willen we aandacht vragen voor het knelpunt Kralingseplein/Van Rijckevorselweg, die uit de knelpuntenanalyse doorstroming wegennet naar voren kwam. Wij gaan daarover graag met u en andere stakeholders (gemeente Rotterdam, rijk) in gesprek over mogelijke oplossingen.
o Algeracorridor
Op de Algeracorridor werken wij momenteel samen met u en de andere stakeholders om deze verbinding tussen de regio en de Krimpenerwaard duurzaam te verbeteren. In de huidige plannen is 2040 de tijdshorizon. Uw mobiliteitsvisie kijkt tot 2025. Wij
pleiten ervoor om de aanpak op de Algeracorridor voort te zetten en gezamenlijk na te gaan welke maatregelen aanvullend tot 2050 nodig zouden zijn.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw steun voor de corridoraanpak en het benoemen van de relevante corridors voor Capelle. Wij onderschrijven het belang van gezamenlijke inzet op deze assen en knooppunten, waar grote gebiedsontwikkelingen plaatsvinden. Wij willen benadrukken dat onze Mobiliteitsvisie zich richt op 2050 en verder. Dit betekent dat we niet alleen kijken naar huidige opgaven, maar juist naar toekomstige ontwikkelingen en knelpunten, zoals op de Algeracorridor.

Zero Emissie Stadslogistiek
Wij onderschrijven de ambitie voor emissievrije stadslogistiek in 2040, maar stellen dat de zorgvuldigheid van de invoering en de haalbaarheid zwaarder moeten wegen dan het strikt vasthouden aan de tijdsplanning. Daarbij roepen wij de MRDH op om in het vervolgtraject nadrukkelijk het lokale bedrijfsleven te betrekken bij de uitwerking van de maatregelen en randvoorwaarden voor emissievrije stadslogistiek. Tevens vragen wij aandacht voor een gefaseerde invoering, passende ondersteuning en monitoring van de economische effecten.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven uw aandachtspunten en delen de ambitie voor emissievrije stadslogistiek in 2040 zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Tegelijkertijd erkennen wij dat zorgvuldigheid en haalbaarheid bij de invoering zwaar moeten wegen. In de uitwerking van het vervolg bepalen we samen hoe we het bedrijfsleven betrekken.

Newtown-problematiek
Tenslotte zijn we verheugd dat de Newtown-problematiek, die in onze gemeente in diverse wijken speelt, is genoemd in de visie. Capelle is onder andere in de wijk Schollevaar en in Centraal Capelle bezig om de woonkwaliteit op orde te brengen. Dat vergt grote investeringen ook op gebied van mobiliteit. Daarom zijn wij benieuwd hoe wij dit in gezamenlijkheid op kunnen pakken.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven het belang van integrale oplossingen voor wijken in transformatie, zoals Schollevaar en Centraal Capelle. Mobiliteit speelt hierin een cruciale rol en wij zien dit als een gezamenlijke opgave. In lijn met de Mobiliteitsvisie werken we samen met gemeenten aan het uitvoeringsprogramma, waarin ook deze problematiek wordt meegenomen. Wij gaan graag met Capelle en andere betrokken gemeenten in gesprek om te verkennen hoe we deze opgave gezamenlijk kunnen oppakken en faseren.

Delft

Algemeen

Op 12 september zijn de concepten van de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat (VEV) en de Mobiliteitsvisie door het Algemeen Bestuur van de MRDH vrijgegeven voor zienswijze door de gemeenteraden. Beide visies zijn in hun totstandkoming gelijk opgetrokken om voor deze twee pijlers van de MRDH zoveel mogelijk synergie te creëren op inhoud en proces. Om die reden hebben wij er ook voor gekozen om onze reactie op beide concept visies te bundelen in één

zienswijze. Deze treft u hierbij aan. We spreken onze waardering uit voor de inzet die in de afgelopen periode is gepleegd bij het opstellen van de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie. Het gezamenlijk optrekken op beide beleidsterreinen in een parallel lopend proces naar vaststelling is geen eenvoudige opgave. Maar met de gelijktijdigheid maken we wel duidelijk, naar onszelf en naar de partijen waar we mee samen werken, dat economie en bereikbaarheid de kracht en potentie vormen voor onze metropoolregio en dat we vast houden aan deze doelstellingen. De visies geven richting om nog meer synergie te creëren tussen de inspanningen binnen de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat, ten behoeve van een verbonden en welvarende regio waar het goed wonen en werken is.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw reactie en onderschrijven dat de koppeling tussen mobiliteit en economisch vestigingsklimaat essentieel is om impact te kunnen maken voor een verbonden en welvarende regio.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Keuze voor vijf economische clusters Deze keuze geeft de benodigde richting aan de inspanningen van de MRDH. De vijf clusters zijn al stevig ingebed in de regio en vormen de basis voor het toekomstig verdienvermogen van de regio. Het Innovatiedistrict Delft is een belangrijke spil binnen de clusters, onder meer door haar rol in onderzoek en innovatie (binnen de sleuteltechnologieën) en de ontwikkeling van startups en scale-ups. De VEV kiest ervoor om deze clusters te versterken door de juiste randvoorwaarden te scheppen op het gebied van onder andere huisvesting, talent en bereikbaarheid. Hierdoor versterken we onze clusters voor een sterke regionale economie.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en zijn het met u eens dat het Innovatiedistrict Delft een belangrijke ontwikkeling vervult voor het innovatief vermogen van de regio.
Belang en rol Innovatiedistrict Delft. De visie kiest 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. De keuze in de visie voor het verbinden van economische clusters met kwetsbare gebieden sluit aan bij de ambitie om het Innovatiedistrict beter te verbinden aan Delft West en de rest van de stad. We waarderen de nauwe betrokkenheid van MRDH bij de ontwikkeling van het Innovatiedistrict in de afgelopen periode. We zien ernaar uit deze samenwerking voort te zetten, en zo de economische en maatschappelijke meerwaarde voor Delft en de regio te vergroten.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven de rol van het innovatiedistrict als belangrijke schakel in het regionale ecosysteem en blijven graag nauw betrokken bij deze ontwikkeling.
Ondersteuning voor startups en scale-ups Zoals in de visie benoemd vormen startups en scale-ups een drijvende kracht in innovatie binnen de clusters en dragen zo bij aan het versterken van die clusters. Delft vormt als ‘kraamkamer van de regio’ een sleutel in de ontwikkeling van startups en scale-ups. Bovenlokale samenwerking is onontbeerlijk om bedrijven te laten groeien én te behouden voor de regio. We waarderen de blijvende inzet van MRDH binnen de regionale samenwerking op dit thema.
Reactie algemeen bestuur
Het belang van startups en scale-ups voor de vernieuwing van de regionale economie is groot. Wij zullen ons blijven inzetten om de vestigingsvoorwaarden hiervoor verder te verbeteren.
Innovatiedistricten verbinden aan regionale economische doelen
We onderschrijven het verbinden van innovatiedistricten aan regionale doelen. De Biotech Campus en bedrijventerrein BCD-Oost vallen niet binnen de geografische scope van het Innovatiedistrict Delft, maar bieden wel kansen voor maatschappelijke uitdagingen, zoals duurzame voedselproductie (alternatieve eiwitten), waar Nederland wereldwijd leidend in is.1 Ook Buccaneer Delft is een belangrijke plek waar jonge bedrijven (scale-ups) technologie ontwikkelen voor de energie/offshore sector. Wij verzoeken u om in regionaal verband een slimme koppeling te maken tussen deze locaties en het IDD, om zo het innovatieve ecosysteem te versterken en marktkansen te benutten in lijn met landelijke ambities.
Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van slimme verbindingen over de grenzen van innovatiedistricten heen. In onze bijdrage aan het IDD en in de gebiedsgerichte aanpak (nader uit te werken in het uitvoeringsprogramma) zullen wij hier nadrukkelijk rekening mee houden.

Investeren in een open innovatiecultuur via campussen

Wij waarderen het dat in regionaal verband wordt ingezet op een meerjarig programma waarin jongeren, van vmbo tot wo, actief bijdragen aan innovatie en ondernemerschap. Wij willen hierbij extra aandacht vragen voor het mbo (en vmbo). Uit de praktijk blijkt dat de huidige in- en uitstroom van technisch talent binnen de onderwijsinstellingen onvoldoende is om aan de groeiende vraag te voldoen. Het mbo is een belangrijke doelgroep om de beschikbaarheid van technisch talent te vergroten. Een concreet voorbeeld is de cleanroom die de Haagse Hogeschool binnenkort in Delft bouwt, bedoeld voor álle opleidingsniveaus. Het ROC Mondriaan wordt bij de ontwikkeling van de cleanroom betrokken en kan hier ook gebruik van maken. Dit initiatief legt een belangrijke verbinding tussen alle onderwijsinstellingen én bedrijven in Zuid-Holland. Wij verzoeken u om de vraag naar technisch talent structureel te monitoren en jaarlijks te delen, zodat onderwijs en bedrijfsleven hierop kunnen anticiperen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van goede monitoring. In de uitwerking van het uitvoeringsprogramma zullen wij ook voorstellen uitwerken hieromtrent. Uiteraard kijken wij daarbij ook goed naar wat bijvoorbeeld al wordt gemonitord binnen de Human capital agenda.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

Mobiliteitsvisie

De samenhang tussen het Economisch Vestigingsklimaat en de Bereikbaarheid is in de Mobiliteitsvisie goed terug te zien. Een goede bereikbaarheid is één van de instrumenten om het Economisch Vestigingsklimaat te verbeteren en draagt zo bij aan de doelstellingen van de MRDH.

De focus in de Mobiliteitsvisie ligt op het bereikbaar maken van de economische clusters en de metropolitane centra. Op het gebied van mobiliteit zijn er echter ook andere doelstellingen en die blijven wat ons betreft onderbelicht in de Mobiliteitsvisie. Dat doet onvoldoende recht aan de opgaven waar we vanuit mobiliteit voor staan.

In de eerste plaats valt het ons op dat de noodzaak voor een mobiliteitstransitie niet voor komt in de concept mobiliteitsvisie. Het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit (trias mobilica) is een opgave waarbij vanuit mobiliteit een essentiële bijdrage wordt geleverd aan de verstedelijkingsopgave. Zonder het verminderen en veranderen van mobiliteit is het mobiliteitssysteem niet toegerust op de groei van het aantal inwoners in de MRDH. Mobiliteitstransitie is daarmee onlosmakelijk verbonden aan de ruimtelijke opgaven en de (wederkerige) bekostiging daarvan.

Het verschonen van de mobiliteit is één van de bestaande doelstellingen van de MRDH vanuit het Programma Duurzame Mobiliteit. Een gezonde leefomgeving is van belang voor de welvaart en het welzijn van onze inwoners. Dit sluit ook aan bij het Schone Lucht Akkoord waar het merendeel van de gemeenten binnen de MRDH bij is aangesloten. Daarnaast heeft de GGD Haaglanden in 2023 de conclusie getrokken dat de gezondheidsschade in de regio Haaglanden groter is dan gemiddeld in Nederland. Het verschonen van de mobiliteit en daarmee het verbeteren van de luchtkwaliteit is hoort daarmee eveneens een thema te zijn in de mobiliteitsvisie.

In de tweede plaats is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt binnen het mobiliteitsbeleid. Het aantal verkeersslachtoffers is de afgelopen jaren gestegen. In de mobiliteitsvisie heeft dit onderwerp echter een passieve rol. In het droombeeld is opgenomen dat we blijven streven naar nul verkeersslachtoffers, maar het ontbreekt aan concrete acties of strategie om naar dit streefbeeld toe te werken.

We zien graag dat deze onderwerpen worden toegevoegd aan de mobiliteitsvisie, zodat deze ook in de verdere uitwerking naar strategie en uitvoeringsprogramma de aandacht krijgen die nodig is voor een duurzaam en veilig mobiliteitssysteem.

Reactie algemeen bestuur

De Mobiliteitsvisie bouwt bewust voort op de Strategische Agenda 2023-2026, waarin de urgentie van de mobiliteitstransitie staat. Deze koers sluit aan bij de behoefte aan een toekomstbestendige ontwikkeling van de regio, in een tijd van snelle maatschappelijke veranderingen. In de Strategische Agenda is de urgentie voor de mobiliteitstransitie meermaals benoemd; *Inzetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer draagt bij aan de mobiliteitstransitie en de klimaatambities. Er is een dubbele opgave: op korte termijn het huidige systeem in de lucht houden én het openbaar vervoer van de toekomst ontwikkelen, gekoppeld aan de verstedelijking en mobiliteitstransitie. Daar komt bij dat het reisgedrag van mensen verandert. Hier zal het openbaar vervoer zich op moeten aanpassen.* De richting

van de Mobiliteitsvisie is dus bedoeld om de mobiliteitstransitie te ondersteunen. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn randvoorwaardelijk in de Mobiliteitsvisie. Om dit explicieter te maken, zullen we dit in de teksten benadrukken.
Corridoraanpak Wij kunnen ons vinden in de corridoraanpak, waarbij Hoogwaardig Openbaar Vervoer de standaard is, aangevuld met een fijnmazig netwerk van kleinschalig, gedeeld of vraaggestuurd vervoer. Het succes van de HOV-lijnen is echter sterk afhankelijk van het gemak waarmee reizigers, die niet direct aan de haltes van de HOV-lijn wonen of werken, van het HOV gebruik kunnen maken. Investeren in loop- en fietsroutes, tot op grotere afstand van de haltes, is dan onder andere van belang. Een harde scheidslijn in de investeringsagenda tussen de gebiedsgerichte corridoraanpak en de thematische investeringen is daarmee niet altijd eenvoudig te leggen. Om de corridors te laten slagen, moet dus oog zijn voor de noodzaak om thematische projecten elders in te stad uit te voeren.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw steun voor de corridoraanpak. Wij onderschrijven dat het succes van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) niet alleen afhangt van de kwaliteit van de HOV-lijnen zelf, maar ook van de toegankelijkheid voor reizigers die niet direct aan een halte wonen of werken. Fietsen, lopen, reguliere buslijnen, gedeeld en vraaggestuurd vervoer als fijnmazig vervoer zorgen voor de bereikbaarheid naar HOV-haltes. Wij erkennen dat een strikte scheidslijn tussen gebiedsgerichte corridorinvesteringen en thematische projecten niet altijd werkbaar is. In de Mobiliteitsvisie is daarom opgenomen dat corridors integraal worden benaderd en we gaan werken met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij ook ondersteunende maatregelen elders in de stad of regio nodig kunnen zijn om het netwerk als geheel te laten functioneren.
Publieke mobiliteit en HOV De inzet op publieke mobiliteit is voor veel reizigers een ingrijpende verandering die met voorzichtigheid vorm moet krijgen. Pas als in voldoende mate wordt voorzien in een dekkend netwerk van publieke mobiliteit in een combinatie van publiek transport en volwaardig en inclusief voor- en natransport, kan sprake zijn van het opheffen van reguliere buslijnen. Het is van belang om deze transitie vanuit de klant en de klantreis te benaderen. Enerzijds om bij te dragen aan de acceptatie van deze vorm van vervoer door de reiziger en anderzijds om de HOV-lijnen daadwerkelijk de drager van het regionale mobiliteitssysteem te laten zijn. We denken daarom graag mee, zowel vanuit het mobiliteitsdomein als het sociaal domein over een afwegingskader en randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan om deze alternatieve vormen van mobiliteit in de plaats te laten komen van reguliere buslijnen. Tegelijkertijd zien wij dat voor het Metropolitane en hoogstedelijke gebiedstype, waar Delft onder valt, het HOV wordt beperkt tot vervoer over rails. Dat zou inhouden dat voor Delft alleen de noord-zuidverbindingen in stand blijven als HOV-verbinding. De R-Netlijn van Naaldwijk via Delft naar Zoetermeer is voor de bereikbaarheid echter eveneens van groot belang. Het is de enige oostwestverbinding op regionaal niveau die de woon- en werkgebieden in Naaldwijk, Delft, Pijnacker en Zoetermeer met elkaar verbindt en die aantoonbaar voorziet in een vervoersbehoefte. Wij zien deze verbinding graag terug in de Mobiliteitsvisie als HOV-verbinding c.q. corridor.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat de overgang naar een systeem waarin HOV de ruggengraat vormt zorgvuldig moet gebeuren. Het opheffen van reguliere buslijnen kan pas als er een volwaardig en inclusief netwerk voor voor- en natransport beschikbaar is. Deze transitie benaderen we vanuit de klantreis om acceptatie te bevorderen en HOV daadwerkelijk de drager van het regionale mobiliteitssysteem te maken. Het metropolitane en hoogstedelijke gebied wordt niet uitsluitend beperkt tot vervoer over rails. In de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat HOV meerdere vormen kan hebben, waaronder Bus Rapid Transit (BRT) of vergelijkbare hoogwaardige busverbindingen. Deze systemen bieden dezelfde kwaliteitseisen als railgebonden vervoer: hoge frequentie, betrouwbaarheid en comfort. De corridorkaart is indicatief. We blijven na vaststelling met elkaar in gesprek over de corridoraanpak en welke verbindingen onderdeel hiervan zijn.
Menselijke waarde We hebben vanuit Delft vaker de oproep gedaan om bij openbaar vervoer niet alleen rekening te houden met exploitatielasten. Onder meer het verminderen van vervoerarmoede en het vergroten van brede welvaart zijn eveneens belangrijke factoren voor de afweging ten aanzien van routes en frequenties van het openbaar vervoer of publieke mobiliteit. We zijn daarom verheugd dat in de Mobiliteitsvisie wordt benoemd dat de focus wordt verlegd van systeemefficiëntie naar menselijke waarde: de reiziger staat centraal. Als voorwaarde voor publieke mobiliteit wordt echter gesteld dat er een balans wordt gezocht tussen wat de reiziger betaalt en wat het systeem maatschappelijk kost (p. 27) en dat overstaphaltes die niet langs een HOV-lijn liggen sober en doelmatig worden ingericht (p. 37).

Naar onze mening staan met deze voorwaarden de reiziger en de menselijke waarde niet centraal. Maatschappelijke baten zijn net zo zeer van groot belang bij de afweging over de inrichting van het systeem als de kosten van het systeem. Dit geldt in de huidige situatie al voor reguliere reizigers, maar wordt nog belangrijker als we willen dat ook andere (meer kwetsbare) doelgroepen van dit systeem gebruik gaan maken. Ditzelfde geldt voor de inrichting van overstaphaltes. Als we bij de inrichting van de overstaphaltes onvoldoende rekening houden met de verschillende doelgroepen en reizigers verliezen, gaat dit ook ten koste van het gebruik van het hoogwaardig openbaar vervoer. Een belangrijk fundament voor de mobiliteitstransitie slaagt dan niet. We zien graag een aanpassing van de mobiliteitsvisie waarin dit bredere perspectief wordt meegenomen. Daarnaast vinden wij dat dit ook onderdeel moet zijn van de verkenningen die worden gedaan naar de omvorming van reguliere buslijnen naar publieke mobiliteit.
Reactie algemeen bestuur
Toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn vaste kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer van de toekomst. Alle haltes moeten voldoen aan een basiskwaliteit en beschikken over een standaardinrichting die sociaal veilig is. Dit blijft ook voor bestaande haltes een randvoorwaarde. De term ‘sober en doelmatig’ in de visie wordt daarom aangepast: het gaat niet om minimale voorzieningen, maar om een efficiënte inrichting die wél comfort, veiligheid en toegankelijkheid waarborgt.
Investeringen langs gebiedsgericht en thematisch spoor Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de investeringen per corridor en de investeringen op thema’s buiten de corridors, zoals kleinschalige mobiliteitsprojecten. We hebben hierboven al geschetst dat de scheidslijn niet eenvoudig te maken is en dat thematische projecten van wezenlijk belang kunnen zijn voor het functioneren van corridor. We moeten daarnaast niet onderschatten dat er op regionaal niveau een veelheid aan kleinschalige projecten is die een bijdrage leveren aan bijvoorbeeld actieve mobiliteit of verkeersveiligheid en die niet onder een corridor vallen. Het is van belang om in de Uitvoeringsagenda een goede balans te vinden tussen de investeringsruimte voor de corridors en de thematische investeringen.
Reactie algemeen bestuur
Wij begrijpen uw oproep dat de scheidslijn tussen investeringen per corridor en thematische projecten niet eenvoudig te maken zijn. Daarom benadrukken we dat in het uitvoeringsprogramma, en specifiek in de uitwerking van de gebiedsgerichte -/corridoraanpak, breed wordt gekeken naar opgaven en oplossingen. Wel is de samenhang tussen de gebiedsgerichte -/corridoraanpak en thematische investeringen van belang voor de regionale meerwaarde.
Innovatiedistrict Delft De verwevenheid tussen de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie krijgt al gestalte in het Innovatiedistrict Delft. De economische kracht van de start- en scale-ups en de technologie van de TU Delft sluiten naadloos aan op de bereikbaarheidsopgave voor dit gebied, waarbij we de oplossing zoeken in actieve en publieke mobiliteit. We zien kansen om het Innovatie District Delft als proeftuin te benutten voor de uitwerking van beide visies en de synergie tussen beide pijlers te versterken.
Reactie algemeen bestuur
In het uitvoeringsprogramma en de gebiedsgerichte aanpak zullen wij steeds goed kijken naar het optimaliseren van de bereikbaarheid van gebieden.
Vervolg In de afgelopen periode zijn met grote ambtelijke en bestuurlijke inzet, en in afstemming met regionale stakeholders, visies opgesteld die richting geven aan de regionale samenwerking en is ingezet op het creëren van zoveel mogelijk synergie tussen economie en mobiliteit. We zien er naar uit om samen met de MRDH en regiogemeenten deze visies actief en zorgvuldig te vertalen naar concrete acties in een uitvoeringsagenda voor beide visies. Ook blijven we als gemeente graag betrokken bij de uitwerking van het benoemde instrumentarium; gebiedsgerichte aanpak, nieuwe financieringsbronnen voor EV, aanpassen Bijdrageregeling EV en het laten aansluiten van de subsidieregelingen op deze visies. Daarbij is het van belang om samen als regiogemeenten tot een zorgvuldige invulling te komen.
Reactie algemeen bestuur

In het uitvoeringsprogramma zullen wij nader concretiseren hoe de synergie tussen economie en mobiliteit zo goed mogelijk wordt bereikt binnen de gebiedsgerichte aanpak. Uiteraard zullen wij bij de uitwerking rondom instrumentarium de gemeenten betrekken, als ook gebruikmaken van de expertise binnen de gemeenten.

Den Haag

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Schrappen takenpakket Economisch vestigingsklimaat

De gemeente Den Haag stelt voor het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat geheel te schrappen uit het takenpakket van de MRDH. Dit zou bijdragen aan: - meer focus van de MRDH op kerntaken op het gebied van mobiliteit; - een doelmatiger en beter democratisch gelegitimeerde inzet van publieke middelen

Toelichting: De gemeente Den Haag heeft eerder kennisgenomen van de conclusies van de Rekenkamer Rotterdam over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het programma Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Aan de hand van dit onderzoek is het advies van de Rekenkamer Rotterdam om óf het economische programma te beperken tot de strategische en faciliterende functies óf de uitvoerende functie fundamenteel te herzien. De gemeente Den Haag herkent de gesignaleerde knelpunten en deelt de constatering dat de tak Economisch Vestigingsklimaat van de MRDH niet doelmatig is opgezet en onvoldoende aansluit op de strategische visie. Ook ontbreekt een duidelijke democratische legitimatie, terwijl de MRDH wel aanzienlijke middelen besteedt aan deze werkzaamheden. De gemeente Den Haag is van oordeel dat de MRDH zich primair zou moeten richten op haar kerntaak: het versterken van het regionale openbaar vervoer en de duurzame bereikbaarheid van de regio. De taak Economisch Vestigingsklimaat past minder goed binnen dit kerntakenpakket. Regionale samenwerking op het gebied van economische ontwikkeling kan worden vormgegeven door de gemeenten zelf, via bestaande netwerken en partnerschappen, zonder dat hiervoor een aparte (uitvoerende) rol van de MRDH nodig is.

Reactie algemeen bestuur

In 2024 – 2025 is de gemeenschappelijke regeling van de MRDH geëvalueerd met onder meer een onafhankelijk onderzoek door Berenschot. Dat onderzoek laat zien dat de samenwerking binnen de MRDH bestaanswaarde en meerwaarde heeft. Berenschot stelt dat voor Economisch Vestigingsklimaat herkenbare resultaten zijn geboekt en dat er een bijdrage is geleverd aan de economische vernieuwing van de regio. De samenwerking binnen deze pijler wordt gewaardeerd. Tegelijkertijd constateert Berenschot dat de gezamenlijke inzet van de 21 gemeenten in de afgelopen 10 jaar nog niet voldoende is geweest om de grote ambities waar te maken. Ook stellen ze dat de samenwerking in formele zin sterk is gelegitimeerd, op zichzelf en in vergelijking met andere gemeenschappelijke regelingen, maar de ervaren legitimiteit en betrokkenheid blijft een aandachtspunt. Berenschot heeft aanbevelingen gedaan om focus aan te brengen en meer samenhang tussen het Economisch Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid aan te brengen om meer impact te realiseren. Raadsleden en bestuurders hebben in werksessies (eind 2024) met elkaar de resultaten van het onderzoek en de inhoudelijke doorontwikkeling van MRDH besproken. Daaruit is het Actieplan Evaluatie geboren. Eén van de acties is het opstellen van een Mobiliteitsvisie en de Visie van het Economisch Vestigingsklimaat voor een gezamenlijke regionale koers. Het Actieplan heeft ter zienswijze gelegen. Alle 21 gemeenteraden hebben ingestemd met de uitkomsten van de evaluatie en de doorontwikkeling van de MRDH zoals verwoord in het Actieplan.

Ook de gemeenteraad van Den Haag heeft in haar zienswijze op het Actieplan Evaluatie ingestemd met continuering en doorontwikkeling van de gemeenschappelijke regeling. Daarin heeft u onder meer aangegeven dat er “een concreet uitvoeringsplan met een prioritering (moet) worden opgesteld waarbij de focus ligt op de kerntaken verbeteren van de mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat.” En heeft u aangeboden graag mee te denken “in het opstellen van de visies voor mobiliteit en het economische vestigingsklimaat. Beide visies moeten optimaal aansluiten bij de inhoudelijke agenda's van de gemeenten binnen de MRDH en andere visies in de regio, zoals die over de Novex gebieden of de ruimtelijk economische visie van de provincie.” De beide visies zijn mede met reflecties van u ontwikkeld en ze sluiten aan bij de inhoudelijke agenda’s van de gemeenten binnen de MRDH. In de visie economisch vestigingsklimaat is focus aangebracht en is de samenhang tussen Economisch Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid zichtbaar.

Wij zullen uw zienswijze om het onderdeel economisch vestigingsklimaat geheel te schrappen, niet overnemen, aangezien:

Met de Mobiliteitsvisie en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat we concreet aan de slag gaan met de aanbevelingen van de Evaluatie en daarmee de regionale samenwerking versterken. Op basis van de zienswijzen er grote steun is bij de (overige) gemeenten om de gezamenlijke koers, waarbij de synergie tussen economie en mobiliteit wordt versterkt, verder uit te werken. Deze gezamenlijke koers geeft invulling aan de zienswijze van Den Haag bij de evaluatie van de MRDH. De zienswijze van de gemeente Den Haag is een onderstreping van de urgentie om de aanbeveling vanuit de evaluatie Berenschot voortvarend op de pakken. De visies dragen bij aan de versterking van de integraliteit van de kerntaken mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Kerntaken die niet los van elkaar te zien zijn. Vanzelfsprekend zijn we bereid om hierover met de gemeenteraad van Den Haag in gesprek te gaan.
Gezamenlijke vertaling van to do-lijst naar een haalbaar uitvoeringsprogramma In het hoofdstuk 'Doen' wordt beschreven welke acties ondernomen worden om de dromen te verwezenlijken. Wij zijn een groot voorstander om de strategische keuzes in een uitvoeringsprogramma op te nemen en afspraken te maken. Tegelijkertijd vinden we het ook belangrijk dat we hiertoe wel gezamenlijk keuzes maken. Een visie op het economisch vestigingsklimaat (en een mobiliteitsvisie) geeft richting en inspiratie waar we ons naar toe ontwikkelen. Het hoofdstuk doen, maakt al impliciete keuzes waarvan de impact nog onduidelijk is en misschien niet bijdraagt aan onze gezamenlijke doelstellingen. Voor wat betreft de uitwerking van de strategische keuze: 'versterken van ruimte voor werken' moet de ingeslagen weg uit de bedrijventerreinen strategie, waarin we inzetten op verdichten, verduurzamen en beter benutten van bedrijventerreinen uitgangspunt zijn bij de verdere uitwerking. Daarnaast is het van belang dat de ambities naast de beschikbare capaciteit van de MRDH-organisatie wordt gelegd in de uitwerking van de visie in de strategische agenda.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat de visie richting en inspiratie moet geven. In het hoofdstuk 'Doen' hebben wij eerste richtingen geschetst. De uiteindelijke concretisering zal landen in het uitvoeringsprogramma dat wij – met de gemeenten – zullen uitwerken, als ook in de nieuwe Strategische Agenda. Voor wat betreft werklocaties zoals vermeld in de visie zetten wij de inzet van de afgelopen periode voort.
Afstemming met andere gremia en uitvoeringstrajecten in het regionale landschap In bijlage 7 is een afbeelding te zien met het landschap rondom de MRDH en de Visie op het economisch vestigingsklimaat, waar de NOVEX Zuidelijke Randstad en Rotterdamse haven zouden moeten worden toegevoegd. In verschillende gremia, waar de MRDH onderdeel van is, wordt gewerkt aan nieuwe uitvoeringsprogramma's met een horizon tot 2050: de Investeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad en Havengebied, de Uitvoeringsagenda Ruimtelijk Economische visie van de provincie en een nieuwe Groeiagenda van het Economic Board Zuid-Holland, waar met name de samenwerking met private partijen is belegd. Afstemming en het bepalen van de rol van de MRDH (faciliterend of dirigerend) is belangrijk voor een efficiënte aanpak.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat er veel gremia zijn waar de MRDH onderdeel van is of nauw betrokken bij is. In het landschap hebben wij vooral de vaste organisaties benoemd. Uiteraard zullen wij in het uitvoeringsprogramma gedetailleerder ingaan op de gremia die belangrijk en/of noodzakelijk zijn.
Organiseer slimme samenwerking over de grenzen van de MRDH heen De MRDH bestaat uit 21 gemeenten, maar in economisch opzicht is de regio groter, waarbij samenwerking, of op zijn minst afstemming, helpt om ambities te realiseren. Denk hierbij aan de Leidse regio, regio Drechtsteden en de strategische alliantie Leiden-Delft-Erasmus, maar ook de Economic Board Zuid-Holland als het gaat om lobbykracht richting Rijk. Doordat MRDH hier onderdeel van is en om doelen ook gezamenlijk zijn is bijvoorbeeld zelfstandig lobby niet altijd nodig. Op die manier lift de MRDH mee met de bewegingen die er zijn en hoeft de MRDH niet alles zelf op te pakken.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat het economisch speelveld groter is dan de MRDH. In de uitwerking zullen wij dan ook steeds goed moeten kijken hoe we elkaars kracht optimaal gebruiken en waar inzet van de MRDH echt meerwaarde oplevert. Wij kijken dus ook nadrukkelijk over regiogrenzen heen.
Plan B nodig bij gebrek aan nieuwe financieringsbronnen De MRDH zet in op een gebiedsgerichte aanpak en een andere financiële strategie door het actief aanboren van nieuwe financieringsbronnen binnen Nederland en in Europa, het uitbreiden van het investeerdersnetwerk en de inzet op meerjarige financiële afspraken met gemeenten. Deze aanpak is beperkt tot een korte alinea en geeft onvoldoende inzicht in de haalbaarheid van deze insteek. Is er binnen de MRDH voldoende kennis en ervaring op het gebied van fondsenwerving? En wat kan er nog wél als deze fondsen niet beschikbaar komen? Dit vergt nadere uitwerking in de uitvoeringsnota.

Reactie algemeen bestuur
De nieuwe werkwijze en inzet op financieringsbronnen zullen eerst verkend worden. Hiervoor maken wij gebruik van expertise binnen de gemeenten en ook van externe experts. Wij zullen dit in het vervolg nauwgezet uitwerken (inclusief risico's en/of scenario's). Besluitvorming omtrent deze nieuwe werkwijze is uiteraard ook onderdeel van besluitvorming binnen de MRDH, waar u als gemeente nauw betrokken bij bent.
Benut de complementariteit tussen de regionale clusters voor innovatiekracht In het droombeeld floreert de economie dankzij krachtige clusters zoals Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture, Digitale Technologie & Veiligheid, Innovatieve, Maakindustrie en Overheid/Vrede/Recht. De ontwikkeling van sleuteltechnologieën versterkt deze cluster versterkt deze clusters en draagt direct bij aan nationaal en regionaal verdienvermogen. Complementariteit (kruisverbanden of nieuwe combinaties) tussen de vijf clusters heeft in de visie te weinig aandacht, terwijl dat juist zorgt voor échte vernieuwing van het economisch vestigingsklimaat en innovatiekracht.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van kruisbestuiving. Daarom benoemen wij dit ook expliciet in de visie van technologische doorbraken die het verdienvermogen van de regio versterken – binnen clusters én in crossovers tussen sectoren.
Benut mobiliteit als sturend element voor het vestigingsklimaat vanuit de kracht van de MRDH Aangezien mobiliteit een belangrijke taak is van de MRDH, moet dat als sturend element voor het vestigingsklimaat prominenter in de Visie op het economisch vestigingsklimaat terugkomen. Mobiliteit wordt terecht als sleutelvoorwaarde gezien, waarbij het mensen verbindt met werk, onderwijs en innovatie: mobiliteit is geen doel op zich, maar een integraal onderdeel van het economische systeem. Pas bij de aanpak wordt aangekondigd dat mobiliteitscorridors en gebieden worden verkend. De uitwerking gaat niet over hoe mobiliteit economisch wordt ingezet in de toekomst, terwijl dit is juist het onderwerp is, waar de MRDH de meeste (economische) betekenis kan hebben in het regionale vestigingsklimaat.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van mobiliteit voor een sterk economisch vestigingsklimaat. Daarom zijn de Mobiliteitsvisie en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat ook gezamenlijk aan uw raad aangeboden. Daarnaast zullen wij in het vervolg werken aan één uitvoeringsprogramma voor beide visies.
De inzet van de MRDH op arbeidspotentieel op de 5 regionale clusters We ondersteunen de keuze om het toekomstbestendig arbeidspotentieel te versterken (keuze 3). Het versterken van het toekomstbestendig arbeidspotentieel is onmiskenbaar een opgave en belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio, maar we zien al veel gebeuren op dat vlak door de arbeidsmarktregio's en de provincie (HCA). Activiteiten binnen dit thema moeten met name gericht zijn op de 5 regionale clusters en meerwaarde geven ten opzichte van wat er al loopt in de regio. Daarbij moet er vooral aandacht zijn voor het arbeidspotentieel dat aanwezig is in de regio en de inzet van technologische ontwikkeling. Rol van de MRDH kan zijn om projecten en initiatieven van bedrijven die daaraan bijdragen te stimuleren om daarmee de (eenvoudige) oplossing om arbeidskrachten (voor met name laagproductieve banen) van buiten Nederland te halen minder aantrekkelijk te maken. Dit sluit aan bij het doel van de provincie Zuid-Holland, zoals omschreven in de integrale visie arbeidsmigratie, om op termijn de afhankelijkheid van en de vraag naar laagbetaalde arbeid te beperken door het stimuleren van een hoogwaardige economie en, in samenhang daarmee, het verhogen van de arbeidsproductiviteit door technologische en sociale innovatie. De campusaanpak is kan daarvoor een goed hulpmiddel en voorbeeld zijn. Dit vraagt om aandacht bij de nadere uitwerking van de visie. Het verbinden van economische clusters aan kwetsbare gebieden en het versterken van de sociale samenhang (Doen) is niet de kerntaak van de MRDH en is ook lastig te begrenzen, zowel qua inzet van de MRDH als qua gebied bij een gebiedsgerichte aanpak.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven uw gedachten over de rol van de MRDH met betrekking tot het focussen op arbeidspotentieel voor de 5 regionale clusters. Voor wat betreft het verbinden van arbeidspotentieel uit kwetsbare wijken stellen wij nadrukkelijk dat dit ook gericht zal zijn op de behoeften vanuit de regionale clusters. Vanuit dat perspectief zien wij dit dan ook als onderdeel van de taak om te werken aan een sterk vestigingsklimaat.
Besluit:

in te stemmen met de hoofdlijnen van de visie Economisch Vestigingsklimaat MRDH, waarbij we aandacht vragen bij de uitwerking voor de rol voor de MRDH bij de inzet op arbeidspotentieel, die in elk geval gericht zou moeten zijn op het arbeidspotentieel uit de regio voor de 5 regionale clusters (stimulerend in plaats van leidend) en waarbij we nadrukkelijk aandacht vragen voor het volgende:

c) Het opstellen van een strategische agenda met bijbehorende uitvoerings- en investeringsagenda, met beschrijving van proces, samenwerking, rollen en verantwoordelijkheden en de bekostiging van de opgaven (inclusief de inzet van de MRDH-organisatie). Het in de bedrijventerreinen vastgestelde uitgangspunt rondom verdichten, verduurzamen en juiste bedrijf op de juiste plek bij bedrijventerreinen moet hier in elk geval meegenomen worden als basis. Hierbij worden regio's en samenwerkingsverbanden over de grenzen van de MRDH heen geconsulteerd om verdere samenwerking te verkennen.

c) In de strategische agenda de relatie leggen met de NOVEX Zuidelijke Randstad, NOVEX Rotterdamse haven en de versnellingsagenda van de Economic Board Zuid-Holland aangeven en de wijze waarop de strategische agenda hieraan kan bijdragen.

c) In de strategische agenda uitwerken de wijze waarop de mobiliteitsopgaven optimaal kunnen worden ingezet om de economische ambitie te verwezenlijken.

Reactie algemeen bestuur

Voor een reactie op bovenstaande verwijzen wij naar onze eerdere opmerking.

Amendement: neem Scheveningen Haven op in economische toekomstplannen
Vergeet Scheveningen Haven niet

Scheveningen Haven is een belangrijke haven met een unieke positie, direct aan zee. De Haven is van oudsher een vissershaven en dit moet ook gekoesterd worden, maar de ligging maakt Scheveningen Haven nu en in de toekomst interessant voor andere havengebonden bedrijvigheid en innovatie, die van grote meerwaarde kan zijn voor de regio. Van off-shore services tot innovaties op het gebied van nationale veiligheid en waterstof uit zeewater: Scheveningen heeft potentie om de ontwikkeling en innovatie te faciliteren, die na ontwikkeling groot kan worden toegepast in Rotterdam. Schevenignen wordt echter niet genoemd in de economische visie. Deze omissie dient te worden hersteld door Het een plek te geven in de relevante clusters en door de haven mee te nemen bij verdere planvorming en programmering.

- **En toe te voegen aan het dictum:**

  e) Het expliciet opnemen van Scheveningen Haven als onderdeel van maritiem en havens en innovatie in de visie, de kaartjes en alle onderdelen van de uitwerking.

Toelichting:
Scheveningen Haven is geheel over het hoofd gezien in de regionale economische visie. Scheveningen Haven wordt niet genoemd bij het cluster "Duurzaam maritiem en Haven", is niet ingetekend op de kaartjes op pagina 31 en wordt ook niet genoemd in de hotspotlijst van Den Haag op pagina 33. Gezien de huidige economische betekenis maar zeker ook de potentie van Scheveningen Haven op het gebied van waterstofinnovatie, nationale veiligheid en strategische autonomie, mag Scheveningen Haven niet ontbreken in dit lijstje voor de clusters "Duurzaam Maritiem en Haven", Veiligheid en Innovatie. Met dit amendement wordt dringend verzocht om dit recht te zetten en om Scheveningen Haven ook vanuit de volle economische potentie mee te nemen in de verdere uitwerking, planvorming en programmering.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van Scheveningen Haven als innovatie-hotspot in ontwikkeling. Wij zullen dit dan ook opnemen als hotspot en ook betrekken bij het uitvoeringsprogramma.

Algemeen Mobiliteitsvisie

De metropoolregio Rotterdam Den Haag groeit. Meer dan 266.000 woningen worden gebouwd in de regio tot 2040. Waarbij we de regio aantrekkelijk willen houden om te wonen. Ook zijn de ambities onverminderd hoog als het gaat om het versterken van het economisch vestigingsklimaat. En draagt mobiliteit bij aan het halen van de klimaatdoelstellingen. Tegelijkertijd werken we samen in de regio om kansen voor mensen te verbeteren Dit doen we nu al aan meerdere projecten in de

stad, zoals de komst van de nieuwe tram. We gaan ervan uit dat de gemaakte afspraken voortgezet worden. Mobiliteit, is tenslotte een belangrijke schakel om de ambities te realiseren. Dit onderschrijven wij als Den Haag. Niets doen is inderdaad geen optie. Met interesse hebben wij de Concept Ontwerp Mobiliteitsvisie gelezen. Hiermee maken wij onze zienswijze kenbaar. Als stad Den Haag herkennen wij het eindbeeld van de Concept Ontwerp Mobiliteitsvisie. Als stad werken we aan de mobiliteitstransitie, waarbij we ov en actief vervoer aantrekkelijker willen maken en ook voldoende ruimte blijft voor de auto. We zijn verheugd deze beweging ook de in de Mobiliteitsvisie te herkennen. Tegelijkertijd herkennen wij ook de corridoraanpak zoals die geschetst wordt in de Mobiliteitsvisie. Met deze brief adviseren wij als raad dan ook positief op de Concept Ontwerp Mobiliteitsvisie. Wij herkennen ons ook in de aandachtspunten die de Adviescommissie heeft meegegeven. Naast de genoemde punten door de adviescommissie verzoeken wij nadrukkelijk onderstaande vier aandachtspunten in de definitieve visie te verwerken.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen mobiliteitsvisie
1. Zet de reiziger op nummer één De visie richt zich op de efficiency van het systeem en lijkt ervan uit te gaan dat alle reizigers dezelfde behoeften hebben. Dat is niet zo. Als Den Haag hebben wij bijvoorbeeld aanvullende afspraken gemaakt met HTM over sociale veiligheid. Niet omdat het onze rol is, maar wel omdat we zien dat onze inwoners deze behoeften hebben. Wij zien in de uitvoeringsagenda en daarmee in de uitwerking van de visie graag terug hoe naast aandacht aan het ‘systeem’ ook aandacht gegeven wordt aan de verschillende reizigersbehoeften, waarop het mobiliteitssysteem wordt afgestemd.
Reactie algemeen bestuur
In keuze 1 staat de reiziger centraal en vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt. Randvoorwaarden zijn hierin meegenomen, zoals toegankelijk en inclusief vervoer. Bij de corridoraanpak en het uitvoeringsprogramma besteden we aandacht aan doelgroepen aan de hand van een doelgroepenanalyse.
2. Naar publieke mobiliteit vraagt nauwe samenwerking met gemeenten Een optimaal vervoersysteem dat slim, vlot, verbonden, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar is, daar zijn wij een voorstander van. Den Haag werkt graag mee aan de onderzoeken hierover vanuit onze rol als opdrachtgever van een deel van het doelgroepenvervoer. We zien kansen en zijn tegelijkertijd realistisch. Kosten voor zowel het openbaar vervoer als doelgroepenvervoer lopen op. De eerste stap wat ons betreft is een duidelijke probleemanalyse en zorgvuldig vervoerbehoeften onderzoek. Daarna kunnen we in gezamenlijkheid bepalen wat de gewenste richting is.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw steun voor het onderzoek en de kansen die u ziet. We kijken ernaar uit om samen met gemeenten aan de slag te gaan met het onderzoek en bepalen daarna gezamenlijk en ook lokaal de gewenste richting.
3. Verwerk de positie van de auto in de visie op de korte en lange termijn In Den Haag zien we dat de auto momenteel de meest dominante modaliteit is in ons netwerk is. De auto vraagt veel ruimte binnen de ontwikkelopgave van de stad. Dat is een groot vraagstuk. Het betekent dat we bij aanpassingen van ons mobiliteitsnetwerk ook moeten blijven werken aan passende maatregelen voor het autonetwerk. De Mobiliteitsvisie geeft wat ons betreft nog onvoldoende inzicht in de richting die de MRDH daarin de komende jaren wil kiezen. Het is wenselijk dat de MRDH in haar visie duidelijker is dat de rol van de auto belangrijk is en zal blijven op zowel korte en middellange termijn, als in de verdere toekomst, als de zelfrijdende auto -al dan niet privé- steeds meer in het straatbeeld verschijnt. Dit kan een enorme impact hebben op de mobiliteit van mensen en de openbare ruimte.
Reactie algemeen bestuur
In de Mobiliteitsvisie besteden we aandacht aan de positie van de auto, met oog voor de verschillen tussen gebiedstypen. We zullen dit in de visie benadrukken en nader toelichten. De auto blijft een rol spelen, maar die rol verschilt per context: in hoogstedelijke gebieden ligt de nadruk op actieve en publieke mobiliteit, terwijl in meer ruimtelijke gebieden de auto belangrijker blijft. In de uitwerking van de corridoraanpak kijken we concreet hoe deze balans uitpakt, zodat het mobiliteitssysteem aansluit bij de lokale situatie en bereikbaarheidsopgaven.
4. Het ontsluitend busnetwerk een prominentere rol geven in de Mobiliteitsvisie

In de Mobiliteitsvisie kiest de MRDH voor een corridoraanpak als leidend principe voor de toekomst. Hoogwaardig openbaar vervoer, in de vorm van snelle metrobussen, trams en metro's, zorgen voor optimale verbindingen. Wij vragen echter expliciet aandacht voor het ontsluitend busnetwerk in de stad. Gezien de beperkte ruimte in de stad zien wij niet dat het busnetwerk volledig om te bouwen is naar een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. Met 50.000 instappers kan je dit niet omzetten naar een vraaggestuurd systeem. Wij vragen expliciet om een prominente rol van het ontsluitend busnetwerk in de visie

Reactie algemeen bestuur

In de Mobiliteitsvisie wordt het ontsluitende busnetwerk benoemd als onderdeel van het systeem van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Wij willen echter benadrukken dat het aanbieden van de meest passende en economisch efficiënte vorm van vervoer voorop blijft staan. Dat betekent dat in sommige gevallen een reguliere ontsluitende buslijn de beste oplossing kan zijn. Het uitgangspunt is niet om deze verbindingen per definitie te vervangen, maar om per situatie te kijken welke modaliteit het beste aansluit bij de mobiliteitsbehoefte en de kwaliteitseisen van de reiziger.

5. Opstellen van een uitvoeringsagenda

In het hoofdstuk 'Doen' wordt beschreven welke acties ondernomen worden om de dromen te verwezenlijken. Het maakt impliciet al keuzes. Een mobiliteitsvisie geeft richting en inspiratie waar we ons heen ontwikkelen. Wij stellen voor dat hoofdstuk vijf 'doen' een beschrijving geeft hoe we de Strategische keuzes samen gaan uitwerken naar een realistisch uitvoeringsprogramma (met investeringsagenda). In de maakbare wereld kunnen we investeringen in mobiliteit koppelen aan de ruimtelijke opgaven. Op papier zijn er kansen om onder één regie publieke mobiliteit te realiseren. In de werkelijkheid zal dit niet zonder slag of stoot gaan en vraagt het een lange adem. Onzes inziens betekent dit het opstellen van een strategische agenda met bijbehorende uitvoerings- en investeringsagenda, met beschrijving van proces, samenwerking, rollen en verantwoordelijkheden en de bekostiging van de opgaven.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw suggestie. Wij onderschrijven het belang van een duidelijke koppeling tussen visie en uitvoering. Hoofdstuk 5 'Doen' is bedoeld om richting te geven en vormt de eerste stap naar een uitvoeringsprogramma voor de komende tien jaar. In dit programma werken we de strategische keuzes uit in een realistische uitvoerings- en investeringsagenda, inclusief proces, samenwerking, rollen, verantwoordelijkheden en bekostiging. Daarbij koppelen we mobiliteitsinvesteringen aan ruimtelijke opgaven en zorgen we voor een gezamenlijke regie.

6. Bewaak de internationale bereikbaarheid, inclusief Rotterdam The Hague Airport

Daarnaast hechten wij veel waarde aan de internationale bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Wij verzoeken de MRDH daarom om Rotterdam The Hague Airport als regionaal knooppunt in de corridor aanpak op te nemen. Met continue aandacht voor een OV-/Light Rail aansluiting, fiets-/auto toegang (incl P&R) en logistieke bereikbaarheid van het gebied zodat de internationale bereikbaarheid van het MRDH-gebied gewaarborgd blijft.

Reactie algemeen bestuur

We gaan na vaststelling graag met elkaar in gesprek over de corridoraanpak en welke verbindingen en knooppunten onderdeel hiervan zijn.

De positie van Den Haag als internationale stad vraagt om een Haags station dat onderdeel is van het Europees treinnetwerk.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven uw behoefte van internationale bereikbaarheid en benoemen dit in de mobiliteitsvisie op regionaal niveau.

Besluit

- De MRDH te vragen een paragraaf op te nemen hoe de participatie van inwoners en doelgroepen over het desbetreffende voorstel heeft plaatsgevonden.
- Een evaluatie uit te voeren voor het beleid rondom toegankelijkheid van het openbaar vervoer en hierbij mensen te betrekken met en zonder functiebeperkingen (waaronder kinderen) en representatieve organisaties.

Reactie algemeen bestuur

In de introductie van de Mobiliteitsvisie 'voor wie' lichten we de participatie van de inwoners toe, onder meer hoe deze participatie heeft plaatsgevonden. Toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn vaste kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer van de toekomst. Alle haltes moeten voldoen aan een basiskwaliteit en beschikken over een standaardinrichting die sociaal veilig is.

Afsluiting

Alleen samen kunnen we onze plannen realiseren. Wij zien graag uw reactie op onze zienswijze tegemoet en staan klaar om samen verder te bouwen aan een goed bereikbare regio.

Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw zienswijze. Ook wij kijken ernaar uit om samen te werken en te bouwen aan een goed bereikbare regio.
Krimpen aan den IJssel
Algemeen
Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven' is onze gezamenlijk ambitie uit de Strategische Agenda. Dat is een forse ambitie, want de opgaven voor wonen, werken en leven zijn groot. Ook veranderen de opgaven fundamenteel gedreven door verschillende transities. De complexiteit van de opgaven neemt daardoor toe, terwijl de daarvoor beschikbare ruimte schaars is. Dat vraagt om visie en keuzes voor de toekomst van de regio en onze samenwerking. U stelde daarom de afgelopen maanden met alle 21 gemeenten visies op voor mobiliteit en economisch vestigingsklimaat, U ontvangt met deze brief onze zienswijze op beide visies.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten aan de slag te gaan om deze forse ambitie werkelijkheid te maken.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie
Onze waardering voor het (participatieproces en bestuurlijk verkenner Luteijn. U doorliep uitgebreide processen waarin u veel verschillende partijen meenam. Wij waarderen hoe u de adviescommissies betrok en hun inbreng meenam in deze processen. Ook probeerden we met elkaar voor het eerst uit hoe inwonerspartícipatie op regionaal niveau werkt. Wij hechten groot belang aan dat inwoners participeren en deze proef bevestigt dat regionale schaal daar geen uitzondering op is. Wat ons betreft was het een succes en biedt het een basis voor toekomstige trajecten. Een mooi voorbeeld wat wij niet onbenoemd willen laten is dat u groep I van basisschool Het Octaaf in Krimpen bezocht om met de nieuwe generatie in gesprek te gaan over de toekomst van mobiliteit. De creatieve inzichten van de leerlingen zien we terug in de visie. Ook had onze voormalig waarnemend burgermeester Luteijn een belangrijke rol in het proces. U stelde hem aan als bestuurlijk verkenner na zijn ambtsperiode in onze gemeente. Oud-burgemeester Luteijn sprak met de bestuurders van alle 21 gemeenten om op te halen wat de (on-)mogelijkheden waren van de conceptambities. Met name voor de ambitie over publieke mobiliteit wat betreft het doelgroepenvervoer. Zijn inzet heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het proces om tot een gedragen visie te komen. Wij zijn oud-burgemeester Luteijn dankbaar voor zijn inzet voor onze regio, Wij zien twee visies die een krachtige koers uitzetten waar onze vertegenwoordigers mee kunnen instemmen. Het zijn twee visies die wij herkennen uit het doorlopen proces, maar wij hebben wel een aantal inhoudelijke aandachtspunten.
Reactie algemeen bestuur
Wij waarderen de positieve terugblik op het participatieproces, inclusief de betrokkenheid van adviescommissies en de succesvolle regionale inwonersparticipatie. De creatieve input van leerlingen is inderdaad verwerkt. Ook danken wij de heer Luteijn voor zijn waardevolle rol als bestuurlijk verkenner; zijn gesprekken met alle 21 gemeenten hebben bijgedragen aan een gedragen koers, met name rond publieke mobiliteit en doelgroepenvervoer. We zien de visies als resultaat van dit gezamenlijke traject en nemen de inhoudelijke aandachtspunten mee in de verdere uitwerking.
Samenhang tussen thema's zichtbaar. Samenhang ook belangrijk in de uitvoering. U beschouwt in de visies mobiliteit en economie in relatie tot andere thema's. Wij zien dit als de juiste richting voor de verdere uitwerking in het uitvoeringsprogramma en actualisatie van de strategische agenda. Vestigingsklimaat is meer dan economie en bereikbaarheid is meer dan een verplaatsing van a naar b. Het gaat onder meer ook om de relatie met goede volkshuisvesting en een gezonde leefomgeving voor de mensen die werken in onze regio. De samenhang met andere thema's is van groot belang om te zorgen voor een regio waar mensen prettig wonen, werken en leven. Dat gaat verder dan uw verantwoordelijkheden, dus dat vraagt intensieve samenwerking met andere regiotafels. Wij vragen u daarom om in de uitwerking actief de samenwerking te zoeken met andere regionale samenwerkingsverbanden.
Reactie algemeen bestuur

De uitvoering van de visies vereist inderdaad intensieve afstemming met andere regiotafels. We committeren ons aan actieve samenwerking in het uitvoeringsprogramma en zoeken actief naar de samenwerking tussen stakeholders en andere regionale samenwerkingsverbanden.

Algeracorridor: nu aan de slag, de komende jaren en richting 2050.

Wij herkennen en steunen de corridoraanpak die u beschrijft. Wij onderschríjven ook uw voornemen om de uitvoering van de visie te concretiseren aan de hand van de corridors en gebieden. De samenwerking op de Algeracorridor is al een goed voorbeeld van deze aanpak. De Algeracorridor is een essentiële verbinding van Krimpen en Krimpenerwaard naar de regio. Dagelijks passeren zo'n 60.000 auto's, vrachtwagen, bussen en fíetsers de Algerabrug. We hebben met elkaar een pakket samengesteld om de bereikbaarheid te verbeteren. Verschillende maatregelen zijn al succesvol gerealiseerd, zoals de renovatie van De Grote Kruising. De komende jaren worden nog meer maatregelen gerealiseerd, zoals de ombouw van het Capelseplein van een rotonde naar een ongelijkvloerse kruising.
Wij gaan graag met u in gesprek om met elkaar nieuwe stappen te zetten. Deze mobiliteitsvisie richt zich op 2050 en verder. De huidige plannen voor de Algeracorridor waren berekend tot 2040. De Algerabrug is bovendien einde levensduur in 2040. Dat maakt Krimpen en Krimpenerwaard kwetsbaar. Wij hechten er daarom groot belang aan dat we in de nieuwe bestuursperiode met elkaar aan de slag gaan om de aanpak van Algeracorridor te vernieuwen, inclusief mogelijke oeververbinding, met het oog op 2050 en verder. Dat biedt bovendien nieuwe kansen om dit deel van de regio sociaaleconomisch sterker te maken en de leefbaarheid te verhogen met de Algeracorridor als duurzame schakeltussen stad Rotterdam, (maritieme) maakíndustrie en het Groene Hart.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen de steun voor de corridoraanpak en wij erkennen de Algeracorridor als essentiële verbinding voor Krimpen en Krimpenerwaard. De gerealiseerde maatregelen zoals De Grote Kruising en de geplande ombouw van Capelseplein tonen de kracht van samenwerking. We nemen de kwetsbaarheid van de einde-levensduur van de Algerabrug in 2040 serieus en waarderen uw oproep om in de nieuwe bestuursperiode samen aan de slag te gaan met de corridoraanpak. We gaan graag in gesprek over concrete vervolgstappen.

Aandacht voor kansen Voor mensen en unieke locatie Stormpolder.

De corridoraanpak nodigt ook uit om deze aanpak expliciet te koppelen aan de ambities op economisch vestigingsklimaat. Wij denken dat u een stap verder kan gaan door de to-do-lijsten van beide visies nadrukkelijk(er) met elkaar te verbinden. Mobiliteit en economisch vestigingsklimaat zijn geen doelen op zich, maar middelen om mensen kansen te bieden om mee te doen in de samenleving en zo welvaart en welzijn te vergroten. Dat betekent voor de corridoraanpak naar ons inzicht dat die moet bijdragen aan de 3 keuzes uit de economische visie en andersom. Concreet kan dit door de bereikbaarheid te verbeteren van werklocaties (en dus baanmogelijkheden) en onderwijslocaties. Zo zijn er in Krimpen aan den lJssel relatief weinig banen en geen mbo-, hbo- en wo-locaties. De bereikbaarheid naar de regio is daarom extra van belang voor de kansen van onze inwoners, Het verbeteren van bereikbaarheid en nabijheid van werk- en onderwijslocaties zouden expliciet onderdeel moeten zijn van beide to-do-lijsten.

Daarnaast vragen we ook aandacht voor het bedrijventerrein Stormpolder. De Stormpolder heeft een unieke ligging in de regio aan de Hollandsche lJssel en de Nieuwe Maas. Grote bedrijven zijn daar gevestigd met unieke faciliteiten voor de (maritieme) maakindustrie met nationale waarde. Het vervult daarmee een belangrijke schakelfunctie tussen de Rotterdamse haven, onze regio en de regio Drechtsteden. Vanwege deze functie zien wij graag dat u Stormpolder toevoegt als 'hotspot' binnen het cluster duurzaam Maritiem & Haven. ln de Stormpolder komen bovendien veel opgaven samen in lijn met de opgaven en ambities uit uw visie(s). ln onze vast te stellen omgevingsvisie, die u ter zienswijze ontving, is het onze ambitie om de toekomstbestendigheid te versterken als een van de vier hoofdgebieden in onze gemeente. Wij willen daarbij de verbinding met de regio versterken. De ontwikkeling van de defensie-industrie zorgt ook voor nieuwe mogelijkheden. Wij zullen dat verder uitwerken in een omgevingsprogramma en werken daarin graag met u samen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven de oproep om de corridoraanpak expliciet te koppelen aan de drie keuzes uit de Visie Economisch Vestigingsklimaat. De to-do-lijsten van beide visies worden in het uitvoeringsprogramma nadrukkelijk verbonden, met specifieke aandacht voor bereikbaarheid van werklocaties en onderwijsinstellingen.
Uw suggestie voor het opnemen van Stormpolder als (toekomstige) hotspot nemen wij over.

Zorgvuldig omgaan met ambities rondom doelgroepenvervoer.

Wij zien uw grote ambitie om alle vormen van publieke mobiliteit te organiseren. U stelt voor om onderzoek te doen naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen verschillende vormen van publieke mobiliteit inclusief het doelgroepenvervoer. Wij begrijpen uw ambitie in de context van deze visie. Wij steunen het

voorstel om onderzoek te doen, maar wel met een voorbehoud. Wij benadrukken met deze zienswijze dat wij afwachten wat de uitkomsten van het onderzoek zijn voordat wij ons kunnen committeren aan een oplossing en vervolg. Zo vraagt u in de mobiliteitsvisie om rekening te houden met de uitkomsten van het onderzoek in onze gemeentelijke acties. Het is in ieder geval te vroeg om dat te doen zonder de onderzoeksuitkomsten te kennen. Wij vragen om een zorgvuldig onderzoek met een probleemanalyse van waaruit we analyseren welke oplossingsmogelijkheden passend zijn. Regionale organisatie kan (een deel van) een oplossing zijn, maar het is wat ons betreft geen doel op zich.

Het onderzoek zou ook de kwaliteit van het vervoer centraal moeten stellen. Dat vraagt bij doelgroepenvervoer om een andere afweging dan bij regulier (openbaar) vervoer, omdat het vervoeren van kwetsbaren een andere kwaliteitsvraag en -aanbod vraagt. Kwaliteit van het doelgroepenvervoer is voor ons zeer belangrijk. Wij vragen u daarom om dit op te nemen in de opsomming met onderdelen die u noemt voor het onderzoek.

Daarnaast vragen wij aandacht voor openbaar vervoer over water. Wij constateren uit hoofdstuk 4 van de mobiliteitsvisie dat we als MRDH samen de regie willen over mobiliteitsbehoeften van alle reizigers en dat we bouwen aan een samenhang systeem van publieke en actieve mobiliteit. Verschillende gemeenten zijn verbonden met grote rivieren. Openbaar vervoer over water is hiermee onlosmakelijk verbonden. Dit type openbaar vervoer over water is daarom onmisbaar in een samenhangend mobiliteitssysteem dat aansluit op de mobiliteitsbehoeften van onze inwoners. Wij verzoeken u om dit mee te nemen in de uitwerking van 'to-do-lijst keuze 2' door te bepalen hoe ook vervoer over water past in het samenhangende mobiliteitssysteem en daarín aansluit op andere vervoersvormen.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen uw steun voor het onderzoek naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen verschillende vormen van publieke mobiliteit inclusief het doelgroepenvervoer en houden rekening met uw voorbehoud om eerst de uitkomsten van het onderzoek af te wachten. Na afronding van het onderzoek besluiten de 21 gemeenten samen welke vervolgstappen worden genomen. We delen uw mening om een zorgvuldig onderzoek met een probleemanalyse te doen en vervolgens te analyseren welke oplossingsmogelijkheden passend zijn.

We begrijpen dat vervoer over water voor Krimpen a/d IJssel een passende vorm van vervoer kan zijn. Wij zijn pleitbezorger van deze vorm van vervoer in maatregelpakketten die gezamenlijk met partijen in het gebied worden opgesteld voor verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zeker in relatie tot de grote onderhoudsopgaven aan wegen in de MRDH-regio kan dit een ondersteunende functie hebben. Voor zowel goederen- als personenvervoer is verschuiving naar binnenvaart en watertaxi’s of veerdiensten interessant. Vervoer over water is financieel complex te organiseren, daarom moeten we gezamenlijk kijken hoe we de bekostiging koppelen aan andere opgaven.

Samen met bedrijven investeren in aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Tot slot willen wij benoemen dat wij uw voorstel waarderen om de inwonerbijdrage af te bouwen tot een nieuw basisniveau. Wij vinden dit passend bij de financiële situatie van gemeenten de komende jaren en bij de visies die u neerzet. Ook steunen wij de verschuiving van kortlopende projectbijdragen naar strategische projecten waar opgaven samenkomen inclusief het aanboren van nieuwe financieringsstromen. Wij willen daarbij benadrukken dat het van belang is om samen met bedrijven te investeren in de regio. Andere regio's in het binnen- en buitenland laten zien hoe goed dat mogelijk is en zijn een voorbeeld voor onze regio. Laat die voorbeelden een inspiratiebron voor ons zijn.

Wij wensen u veel succes met de afronding van dit traject. Wij gaan graag samen met u en alle andere gemeenten aan de slag om onze ambities waar te maken.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw ondersteuning om de inwonerbijdrage af te bouwen en in te zetten op nieuwe financieringsbronnen. Uiteraard zullen wij daar ook waar relevant gebruik maken van goede voorbeelden om ons heen.

Lansingerland

Algemeen

Op 15 september 2025 ontvingen wij de Ontwerp Mobiliteitsvisie en de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat. De gemeenteraad van Lansingerland spreekt waardering uit voor de inspanningen van de MRDH en alle deelnemende gemeenten om samen tot duidelijke en afgestemde regionale visies te komen.

Wij hebben ervoor gekozen één gezamenlijke zienswijze te geven. Mobiliteit en economie zijn immers onlosmakelijk verbonden en worden ook in onze eigen omgevingsvisie 1.0 en (ontwerp) Omgevingsvisie 2.0 integraal benaderd. Onlangs heeft u een zienswijze ingediend op onze ontwerp omgevingsvisie 2.0. Uw zienswijze baseerde u voor een groot deel op de concept Mobiliteitsvisie MRDH en conceptvisie Economisch Vestigingsklimaat. Onze zienswijze over de twee visies baseren wij op onze Omgevingsvisie 1.0, Mobiliteitsvisie 2040, ontwerp Omgevingsvisie 2.0 met dien verstande dat dit ook past in onze omgevingsvisie 1.0 en onze samenlevingsvisie. Wij zien de twee MRDH-visies als bouwstenen die hand in hand moeten gaan met onze integrale visies op ruimte, samenleving en daarmee ook brede welvaart.

Wij onderkennen dat de formele rol van de MRDH zich richt op mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd staat of valt succesvol beleid op deze terreinen met de keuzes die gemaakt worden in de ruimtelijke ordening. Ruimtelijk beleid is dé bepalende factor voor hoe mobiliteitssystemen functioneren en hoe aantrekkelijk het vestigingsklimaat zich ontwikkelt. De MRDH heeft hierin zelf geen formele bevoegdheid en is afhankelijk van de omgevingsvisies en programma's van de deelnemende gemeenten. Juist daarom vinden wij het essentieel dat de MRDH toeziet op samenhang en consistentie, en gemeenten waar nodig actief faciliteert en aanspreekt. Daarbij merken wij op dat de provincie Zuid-Holland hierin een formele taak en verantwoordelijkheid heeft. Voor een effectief regionaal beleid is het noodzakelijk dat MRDH en provincie intensief samenwerken. Alleen door gezamenlijke afstemming kan worden voorkomen dat ruimtelijke en mobiliteitskeuzes langs elkaar heen lopen en kunnen we komen tot een samenhangende koers voor de hele Zuidelijke Randstad.

Lansingerland vervult in de regionale visies een stevige en belangrijke regionale rol. Onze gemeente groeit met 11.000 nieuwe woningen, een veelvoud daarvan aan nieuwe inwoners en ruim 40 hectare aan nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Wij huisvesten daarnaast toonaangevende Horti Science-bedrijven en spelen daarmee een centrale rol in de Greenport West-Holland. Daarnaast zijn de grootschalige distributie rond de A12- en A13M16-corridors en het mobiliteitsknooppunt Bleizo bij station Lansingerland-Zoetermeer van groot belang voor de bereikbaarheid en economische kracht van de Zuidelijke Randstad. Deze opgaven zijn niet lokaal, maar van regionaal en (inter)nationaal belang. De uitdagingen die dit met zich meebrengen zijn dan ook groot en complex.

Reactie algemeen bestuur

We danken u hartelijk voor uw waardering van de Ontwerp Mobiliteitsvisie en Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat. We erkennen de keuze voor een gezamenlijke zienswijze, passend bij de integrale benadering in uw Omgevingsvisie 1.0, Mobiliteitsvisie 2040 en ontwerp Omgevingsvisie 2.0. Toezicht op samenhang en consistentie, met actieve facilitering en aanspreking van gemeenten, is essentieel.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie

Benoem de kritische succesfactoren voor de visies

De Ontwerp Mobiliteitsvisie en de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat schetsen ambitieuze en inspirerende droombeelden en ambities die wij allen onderschrijven. Ook binnen Lansingerland zijn wij van mening dat met een gezamenlijke inzet op (slimme) mobiliteit, economie en ruimtegebruik wij de slagkracht van de regio kunnen vergroten om toekomstbestendig te zijn.

Tegelijkertijd vragen wij ons af hoe realistisch en maakbaar de geschetste droombeelden daadwerkelijk zijn. Zo wordt onvoldoende ingegaan op de spanning tussen de maakbaarheid van de samenleving en de autonomie van individuele keuzes. Mobiliteitsgedrag en economische patronen laten zich tenslotte niet eenvoudig sturen en de behoefte tot keuzevrijheid bij inwoners en ondernemers blijft onverminderd groot. Juridische procedures, maatschappelijke acceptatie van de voorgestelde transities en arbeidsmarktkrapte zijn daarom vaak bepalende succesfactoren. De uitdaging ligt daarom in de vertaling van de visiebeelden naar haalbare systemen, concrete keuzes tot daadwerkelijke effecten in het dagelijks leven van inwoners en bedrijven.

Een belangrijke pijler in de Mobiliteitsvisie is de ambitie om een sterk en robuust hoogwaardig OV-systeem te realiseren. Daarvoor zijn forse investeringen in infrastructuur (rail), personeel en materieel noodzakelijk. De praktijk laat echter zien dat het OV, zeker sinds de coronaperiode, financieel en organisatorisch zwaar onder druk staat. De visie biedt onvoldoende duidelijkheid over hoe dit fundament daadwerkelijk wordt versterkt en toekomstbestendig gemaakt. Wij vragen u in de definitieve Mobiliteitsvisie expliciet te benoemen welke investeringen en randvoorwaarden hiervoor nodig zijn.

Daarnaast geldt dat niet alle geschetste oplossingsrichtingen vanzelfsprekend haalbaar zijn. Voorbeelden zoals 24/7 distributie en volledig geautomatiseerde logistieke ketens. Deze zijn niet vanzelfsprekend haalbaar zijn in een samenleving die te maken heeft met vergrijzing, arbeidsmarktkrapte en maatschappelijke weerstand tegen bijvoorbeeld nachtelijk vrachtverkeer.

Wij verzoeken u om in de definitieve visies kritische succesfactoren expliciet te benoemen met een doorkijk naar de uit te werken programma's en nieuwe strategische agenda. Daarbij geven wij de voorkeur aan een vertaling van deze succesfactoren in kwantificeerbare doelstellingen, zodat de voortgang ook meetbaar wordt. Alleen door randvoorwaarden, succesfactoren en meetbare doelen expliciet te maken, worden de visies uitvoerbaar en geven zij richting aan de gezamenlijke transitie.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw steun voor de droombeelden van de Ontwerp Mobiliteitsvisie en Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat. In het uitvoeringsprogramma kijken we samen welke meetbare doelen we gaan opnemen.

Gebruik de visies als strategisch toetskader voor toekomstig beleid én inzet

In de Visie Economisch Vestigingsklimaat schrijft u dat beide visies hét fundament zijn voor toekomstige ontwikkelingen van de MRDH. Dit is een omslag ten opzichte van het vorige document de Strategische agenda 2023-2026. Hiermee werd gewerkt aan sectorale opgaven en kende een projectmatige benadering. Met de Visie Economisch Vestigingsklimaat kiest u voor een meer strategische en gebiedsgerichte benadering.

We juichen het toe dat u kiest voor een meer strategische benadering. Wij beschouwen deze visie derhalve ook als hét strategische kader waaraan het toekomstige beleid en de inzet getoetst wordt. Valt het niet binnen het strategische kader, dan is inzet niet gewenst.

Wij zijn positief over de focus die is aangebracht door het aantal strategische uitgangspunten te beperken en nadrukkelijk te kiezen voor vijf economische motoren. Voor Lansingerland is vooral de 'Hightech Horticulture' van groot belang, met ons Horti Science Park en de internationale positie van de Greenport West-Holland. Deze sector verdient blijvend prioriteit in regionale keuzes en investeringen. Wij vragen aandacht voor een slimme en effectieve inzet van middelen. De toegevoegde waarde van investeringen in het economisch vestigingsklimaat moet expliciet worden gemaakt, zodat zichtbaar is hoe keuzes bijdragen aan verdienvermogen en brede welvaart.

De visies zijn een stap richting 2050. In deze lange periode zullen ook innovatieve nieuwe kansen mogelijk worden. Om in te springen op deze nieuwe inzichten, zouden de visies periodiek bij het opstellen van de uitvoeringsprogramma's geëvalueerd en geactualiseerd moeten worden op nieuwe mogelijkheden.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie. Met meer focus op de 5 economische clusters zijn wij ook beter in staat gericht te investeren in versterking in het vestigingsklimaat. Het hierna op te stellen uitvoeringsprogramma is daarbij de volgende stap om de ambities verder te koppelen aan resultaten voor een verbonden en welvarende regio.

Versterk de koppeling tussen mobiliteit en economische clusters

Wij waarderen dat in de Visie Economisch Vestigingsklimaat nadrukkelijk de koppeling wordt gelegd met de Mobiliteitsvisie. U stelt terecht dat mobiliteit een sleutelvoorwaarde is voor werklocaties, dat deze goed bereikbaar moeten zijn via duurzame vervoersvormen, en dat OV-knooppunten schakels vormen tussen wonen, werken en leren.

Echter missen wij deze koppeling tussen de twee thema's in hoofdstuk 5 "Doen" van de Visie Economisch Vestigingsklimaat. Wat wordt de inzet rond de knooppunten? En welke kansen liggen daar voor het versterken van de vijf economische clusters? In de Mobiliteitsvisie staat bij hoofdstuk 5.3 de Corridoraanpak genoemd. Daarin missen we de clusters, de sterke economische motoren. De koppeling tussen sterke economische werklocaties en arbeidspotentieel verdient expliciete aandacht. Wij verzoeken u in het opstellen van de uitvoeringsprogramma's hier nadrukkelijk aandacht voor hebben.

Reactie algemeen bestuur

In het uitvoeringsprogramma worden de clusters meegenomen in de corridoraanpak. Daarnaast nemen we de koppeling tussen sterke economische werklocaties en arbeidspotentieel hierin mee.

Van strategie naar uitvoering, werk beide uitvoeringsprogramma's gelijktijdig uit

De visies vormen een belangrijke stap richting 2050, maar moeten worden gevolgd door concrete uitvoering. Mobiliteit is en blijft een randvoorwaarde voor een sterk economisch vestigingsklimaat. Het is dan ook logisch dat beide visies gelijktijdig zijn opgesteld. Wij spreken de verwachting uit dat ook de uitvoeringsprogramma's parallel worden uitgewerkt en opgeleverd, met daarbij een duidelijke invulling van wat de gebiedsgerichte benadering in de praktijk betekent.

Reactie algemeen bestuur

De visies worden opgevolgd door een gezamenlijk uitvoeringsprogramma dat de samenhang tussen economie en mobiliteit waarborgt. Hierin wordt de gebiedsgerichte/corridoraanpak verder uitgewerkt.

Meer evenwicht tussen stedelijk en landelijk gebied

De Ontwerp Mobiliteitsvisie maakt onderscheid tussen gebiedstypologieën met ieder een eigen karakter. In de praktijk is dit onderscheid echter minder scherp. Bedrijven en inwoners hebben niet altijd de luxe om te kiezen waar zij zich vestigen, en gebieden kennen zelden één eenduidig profiel. Verschillende typologieën lopen door elkaar heen. Ook in stedelijke woon-werkgebieden moet wat ons betreft de mogelijkheid om een auto te bezitten en gebruiken blijven, ondanks dat daar meer alternatieven beschikbaar zijn. Daarmee zijn de geschetste droombeelden niet altijd even haalbaar of realistisch.

Wij willen voorkomen dat bij de vertaling van de visies naar programma's of een strategische agenda perifere, suburbane en landelijker gelegen gebieden onderbelicht blijven. Dat zou ongelijkheid in bereikbaarheid, economische kansen en voorzieningen versterken. Lansingerland bevindt zich op het snijvlak van stedelijke dynamiek en landelijk gebied, midden in de Greenport. Enerzijds dragen wij bij aan de verstedelijkingsopgave van de Zuidelijke Randstad met grote woningbouw- en economische projecten. Anderzijds kennen onze kernen en buitengebieden mobiliteits- en economische vraagstukken die wezenlijk anders zijn.

Voor een evenwichtige en inclusieve regionale ontwikkeling is het noodzakelijk dat álle gebiedstypen evenveel aandacht krijgen. Alleen dan ontstaat een arbeidsmarkt die werkelijk voor iedereen toegankelijk is en een vestigingsklimaat waarin stad en land elkaar aanvullen en versterken.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van een evenwichtige benadering tussen stedelijke en landelijk gelegen gebieden. Elk gebied wordt afzonderlijk bekeken en krijgt maatwerk, zodat de specifieke opgaven en kenmerken niet uit het oog worden verloren. Dit betekent dat in corridors waar verschillende gebiedstypen samenkomen, ieder type de nodige aandacht krijgt, mits daar relevante opgaven spelen. Alleen door alle gebiedstypen gelijkwaardig te betrekken voorkomen we ongelijkheid in bereikbaarheid, economische kansen en voorzieningen. Zo ontstaat een inclusieve regionale ontwikkeling waarin stad en land elkaar versterken en een arbeidsmarkt die voor iedereen toegankelijk is.

Prioriteit voor ZoRo corridor, realisatie ZoRo rail, uitvoering geven aan MIRT-besluit

De Ontwerp Mobiliteitsvisie zet terecht de corridorbenadering als leidend principe neer. Wat ons betreft vormen alle modaliteiten samen het raamwerk van regionale mobiliteit, waarbij nieuwe gebiedsontwikkelingen binnen corridors duurzaam via publieke en actieve mobiliteit worden ontsloten. Dat onderschrijven wij in het licht van het STOMP-principe. Tegelijkertijd willen wij benadrukken dat de auto óók in deze gebieden relevant blijft en de positie van de modaliteiten per gebied bepaald moeten worden. De mate waarin de auto wordt gebruikt, hangt samen met de kwaliteit van de geboden alternatieven en de aanwezigheid van voorzieningen.

Wij constateren dat de visie alle corridors nu min of meer gelijk behandelt. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar prioriteit, potentie of urgentie. Dat achten wij een gemiste kans. Voor Lansingerland en de regio is de ZoRo-corridor van uitzonderlijk belang. In combinatie met Bleizo-West en het Entreegebied heeft deze corridor enorme potentie:

» +30.000 extra arbeidsplaatsen bereikbaar binnen 30 minuten reistijd,
» +10.000 studenten met betere toegang tot stage- en leerwerkplekken,
» substantiële CO2-reductie door overstap van auto naar OV,

» minder verkeersdruk en congestie op A12, N209, N470 en N471 & gemeentelijk wegennet » sterkere economische verbindingen tussen bedrijven, kennisinstellingen, haven, IT en glastuinbouw, » betere toegang tot talent en arbeidspotentieel, » verbetering van de regionale samenhang binnen de MRDH, » en meer woningbouwmogelijkheden door hoogwaardige ontsluiting van groeikernen. De ontwikkeling van Bleizo-West is de belangrijkste motor die deze vervoerwaarde genereert. In het BO-MIRT 2020 is bovendien besloten dat de lightrailverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo Rail) het eindbeeld vormt, met beoogde realisatie in 2040. Daarmee is dit geen beleidsoptie, maar een bestuurlijk vastgesteld besluit op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. De fase van onderzoek en initiatief, zoals over voorbeeldcorridors wordt genoemd, is dus al afgerond. Het zit in de fase van de MIRT-verkenning. Toch wordt de lijn in de huidige verbeeldingen nog aangeduid als “mogelijk nieuw te realiseren HOV”. Wat ons betreft moet dit worden gecorrigeerd naar ‘te realiseren HOV’. De urgentie is groot. Woningbouwlocaties als Bleizo-West en het Entreegebied zijn al in voorbereiding. Zonder hoogwaardige railontsluiting, waar deze ontwikkelingen juist op zijn gebaseerd, verliezen zij een zeer groot deel van hun kracht, waardoor ook minder woningen gebouwd kunnen worden wegens bijvoorbeeld noodzakelijke hogere parkeernormen. Tegelijkertijd verbindt de corridor economische hotspots zoals het Dutch Innovation Park en de Horti Science Campus en de Wageningen University Research aldaar met de Rotterdamse haven en kennisinstellingen in de regio. ZoRo overstijgt daarmee de lokale schaal en levert directe meerwaarde voor de gehele Zuidelijke Randstad. De lijn vormt bovendien de ontbrekende schakel in de multimodale verknoping van dit deel van de regio met Rotterdam, Den Haag, Leiden (LeiZo), Gouda en Utrecht, en ontsluit duizenden potentiële werknemers. Wij verzoeken MRDH om in de definitieve visie duidelijk onderscheid te maken tussen potentiële corridors en de ZoRo-corridor als prioritaire corridor te benoemen. Ook zien wij een relatie met de in de visie opgenomen HOV (konings)corridor tussen Den Haag en Gouda via Zoetermeer en Lansingerland, al is deze niet verder toegelicht. Wij vragen van de MRDH een actieve rol te nemen in de regie, de verdere planuitwerking en de gesprekken richting provincie en Rijk (MIRT) en andere partners. Dit dient te gebeuren op vergelijkbare wijze als de inzet van MRDH bij de Oude Lijn en de nieuwe Oeververbinding Rotterdam, inclusief een expliciete opname in de to-do-lijst bij keuzes 2 en 3. Alleen zo kunnen wij samen zorgen dat de reeds genomen besluiten worden uitgevoerd en de regio maximaal profiteert van de kansen die ZoRo biedt.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor de toelichting op de ZoRo-corridor. Het is belangrijk om te benadrukken dat het document een visie betreft, waarin geen onderscheid in corridors is gemaakt. Dit wordt nader uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Tegelijk erkennen we dat voor ZoRo Rail bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden onder andere in het MIRT. Dat onderscheid wordt meegenomen in het vervolg. We blijven samenwerken om BleiZo te ontwikkelen samen met onder andere Zoetermeer.
Neem verkeersveiligheid op als kernthema De Ontwerp Mobiliteitsvisie benoemt verkeersveiligheid als randvoorwaarde. Wij onderschrijven dit uitgangspunt, maar constateren dat het thema summier wordt behandeld en zonder concrete doelstellingen. Ook de risico gestuurde aanpak, zoals opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk, ontbreekt. Dit is opvallend, omdat het aantal ernstige verkeersongevallen in de regio niet afneemt en in sommige gevallen zelfs toeneemt. Voor Lansingerland is verkeersveiligheid een kernthema. Wij koppelen mobiliteit nadrukkelijk aan een gezonde en veilige leefomgeving. Dat vraagt om meer dan gedragsmaatregelen alleen; er zijn fysieke investeringen nodig in veilige fietsroutes, schoolzones en verkeersveilige wegen. Wij verzoeken MRDH om verkeersveiligheid expliciet en ambitieus in de visie op te nemen, met concrete doelstellingen en een regionale aanpak die aansluit bij het rijksbeleid.
Reactie algemeen bestuur
Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn randvoorwaardelijk in de Mobiliteitsvisie. Om dit explicieter te maken zullen we dit in de teksten benadrukken.
Heb meer oog voor autobereikbaarheid en logistiek

De Ontwerp Mobiliteitsvisie legt de nadruk op duurzame mobiliteit door OV en actieve modaliteiten. Wij constateren dat de rol van de auto en van logistiek daarbij onderbelicht blijft. Daarmee wordt een beeld geschetst dat autobereikbaarheid vooral een probleem is, terwijl dit voor grote delen van de regio en voor veel economische functies juist een noodzakelijke voorwaarde blijft, met name juist ook in het kader van kansengelijkheid.

Onze gemeente ligt op het kruispunt van de A12- en A13M16-corridors, waar logistiek en personenverkeer intensief samenkomen. Bedrijventerreinen en de glastuinbouw zijn voor hun functioneren afhankelijk van goede autobereikbaarheid. Tegelijkertijd vormen knelpunten zoals de N209 en de gevolgen van de openstelling van de A16 een direct risico voor woningbouw, bedrijventerreinen en economische groei. Wij verzoeken MRDH om in de definitieve visie een afzonderlijk hoofdstuk of paragraaf te wijden aan autobereikbaarheid en stedelijke logistiek. Hierin moet worden erkend dat de auto blijvend onderdeel is van het mobiliteitssysteem, zeker in minder hoogstedelijke gebieden zoals Lansingerland en meerdere andere regiogemeenten. Dit vergt investeringen in bereikbaarheid en doorstroming, in samenhang met OV en actieve mobiliteit. Met deze aanscherping willen wij ook dat de MRDH middels subsidies kan bijdragen aan projecten t.b.v. bereikbaarheid en doorstroming, niet alleen t.a.v. verkeersveiligheid en openbaar vervoer.

Aanvullend dient in de visie te worden opgenomen dat het vestigen van een logistieke HUB-functie met directe verkeersontsluiting op een A of N-weg een hoge prioriteit heeft. Deze HUB zal zwaar transport verkeer primair opvangen en middels overslag naar kleinere voertuigen en afhaalfaciliteiten voor inwoners/bedrijven zorgdragen voor verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid binnen de woonomgeving.

Reactie algemeen bestuur

Wij begrijpen het belang van autobereikbaarheid en logistiek, vooral in gebieden met economische functies. De auto blijft een rol spelen in het mobiliteitssysteem en wordt in de visie in samenhang met publieke en actieve mobiliteit geplaatst. In gebieden waar autobereikbaarheid noodzakelijk is, wordt dit meegenomen in de uitwerking. Ook voor logistiek blijft de weginfrastructuur cruciaal. Door het autogebruik te verminderen ontstaat juist ruimte voor logistieke stromen. De visie biedt bovendien ruimte voor investeringen in het wegennet wanneer dit het mobiliteitssysteem als geheel versterkt.

Concretiseer publieke mobiliteit

De Ontwerp Mobiliteitsvisie stelt dat publieke mobiliteit - de integratie van OV, doelgroepenvervoer en deelmobiliteit - een antwoord is op trends zoals vergrijzing, arbeidsmarktkrapte en de noodzaak om iedereen bereikbaar te houden. Daarbij wordt gewezen op stijgende vraag naar doelgroepenvervoer, lage bezetting van bussen in buitengebieden en een veranderende reizigersbehoefte.
Wij constateren echter dat deze aannames onvoldoende zijn onderbouwd. De visie bevat weinig harde cijfers die aantonen dat er sprake is van een breed maatschappelijk probleem. De urgentie lijkt vooral beleidsmatig ingegeven (inclusiviteit, duurzaamheid, kostenbeheersing) en minder gebaseerd op actuele knelpunten. Hoewel wij de beleidsdoelen ondersteunen, zijn wij kritisch op de uitvoering. Wij willen voorkomen dat bestaande, functionerende systemen worden opengebroken zonder zekerheid over het resultaat. Het risico op verslechtering van de bereikbaarheid is te groot.
Het belang van bereikbaarheid voor alle doelgroepen weegt voor ons zwaarder dan louter financieeleconomische overwegingen. Een OV-lijn of collectief georganiseerde verbinding mag niet uitsluitend worden beoordeeld op kosteneffectiviteit. Het in stand houden van verbindingen, zeker in buitengebieden, moet mogelijk blijven en minimaal op het huidige niveau worden gegarandeerd. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer in de nacht. Lokale initiatieven verdienen daarbij een duidelijke plek in de uitwerking, terwijl ook de sociale functie van het openbaar vervoer nadrukkelijk moet worden erkend en meegewogen in toekomstige keuzes.

Wij zien zeker kansen in het koppelen van vervoerstromen, zoals leerlingenvervoer, ouderenvervoer, buurtbussen en maatwerkvervoer, maar maken ons zorgen over de uitvoering. Publieke mobiliteit mag niet worden gereduceerd tot een bezuinigingsinstrument of efficiëntieslag. Het moet bijdragen aan inclusiviteit en mobiliteit voor iedereen, ook in de randen van het stedelijk gebied. Daarbij horen stabiliteit en betrouwbaarheid, bijvoorbeeld in het leerlingenvervoer, waar vaste chauffeurs, begeleiders en voorspelbare patronen van groot belang zijn. Publieke mobiliteit heeft een collectief karakter, maar bij kwetsbare doelgroepen moet ruimte blijven voor individueel maatwerk.

Een belangrijk ingrediënt van de publieke mobiliteit is het product deelmobiliteit. De wens vanuit de MRDH om ook hier een proactieve rol te gaan spelen wordt dan ook omarmd. Een belangrijke voorwaarde voor het realiseren en duurzaam beheren van een gedegen deelmobiliteitsproduct is het faciliteren van diverse vervoersmiddelen, meer dan alleen E-fietsen, zoals ook E-scooters en in de toekomst wellicht meerdere E-vervoersmiddelen. Daarnaast is het van belang dat de MRDH tezamen met de gemeenten van het werkgebied en de (commerciële) aanbieders komt met handhaafbare/haalbare afspraken t.a.v. stallingsfaciliteiten in het openbaar gebied op diverse belangrijke knooppunten en andere locaties zoals winkelcentra en sportparken om zo (stalling)overlast te voorkomen.

Wij verzoeken MRDH om publieke mobiliteit concreter te definiëren en de maatschappelijke meerwaarde steviger te onderbouwen. Dit hoeft niet direct in de visie zelf, maar kan ook via een apart programma. Wel moet in de visie worden benoemd welke succesfactoren bepalend zijn. Tegelijkertijd streven wij voortgang na. Wij willen voorkomen dat publieke mobiliteit verzandt in langdurige onderzoeksfasen waarbij vooraf alle risico's worden afgedekt. Een meer kansrijke aanpak is om publieke mobiliteit stap voor stap op te bouwen via pilots en marktgerichte oplossingen, die náást het bestaande OV en doelgroepenvervoer lopen. Op die manier kan ervaring worden opgedaan zonder de continuïteit van het huidige systeem in gevaar te brengen.

Reactie algemeen bestuur

Wij willen benadrukken dat bestaande systemen, zoals regulier OV en doelgroepenvervoer, niet worden opengebroken zonder zorgvuldige afweging. Continuïteit en betrouwbaarheid, zeker voor kwetsbare doelgroepen, blijven leidend. Publieke mobiliteit is geen bezuinigingsinstrument, maar een manier om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken en aanbod en kwaliteit te vergroten. Het onderzoek naar (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit start met een gedeelde probleemanalyse om de beschreven trends te bevestigen en op feiten gebaseerde oplossingsrichtingen voor te stellen.

Voor deelmobiliteit onderschrijven wij het belang van een breed aanbod en goede afspraken over stallingsfaciliteiten. MRDH neemt hierin een proactieve rol en werkt samen met gemeenten en aanbieders om haalbare afspraken te maken die te handhaven zijn.

Conclusie

De gemeenteraad van Lansingerland onderschrijft de ambities die in de Ontwerp Mobiliteitsvisie en de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat zijn neergelegd. Wij herkennen ons grotendeels in de koers naar duurzame bereikbaarheid, een concurrerend economisch klimaat en een regio die brede welvaart centraal stelt, maar niet ten koste van het afbreken van bestaande waarden zoals autobereikbaarheid of bestaande OV lijnen. Tegelijkertijd vragen wij om meer scherpte, realisme en concrete keuzes. Zonder expliciete aandacht voor haalbaarheid, succesfactoren dreigt de visie te blijven hangen in wensbeelden.
Wij vragen u daarom nadrukkelijk om:
» in beide visies duidelijk en uniform aan te geven dat mobiliteit een randvoorwaarde is voor een goed vestigingsklimaat en de inzet met name te richten op het versterken van de vijf economische clusters, rondom OV knooppunten, het verbinden van gebieden waar economische uitdagingen en potentie samenkomen,
» onderscheid te maken in corridors en de ZoRo-corridor als prioritaire verbinding te benoemen,
» verkeersveiligheid concreet en ambitieus te verankeren,
» autobereikbaarheid en stedelijke logistiek steviger in de visie op te nemen,
» publieke mobiliteit concreter te definiëren en stapsgewijs te ontwikkelen naast het bestaande OV en doelgroepenvervoer,
» en kritisch de randvoorwaarden en succesfactoren te benoemen die uitvoering mogelijk maken.

Wij nemen onze verantwoordelijkheid in de regionale samenwerking en zijn bereid bij te dragen aan de gezamenlijke opgaven. Alleen in gezamenlijkheid kunnen we zorgen voor een metropoolregio die bereikbaar, veilig, inclusief en concurrerend is. De kracht van beide visies ligt daarbij in hun gezamenlijke vertaling naar uitvoeringsprogramma's waarin economie en mobiliteit onlosmakelijk verbonden zijn.

Reactie algemeen bestuur

Wij zien uit naar de voortzetting van de samenwerking om gezamenlijk te werken aan een metropoolregio die bereikbaar, veilig, inclusief en economisch sterk is.

Leidschendam-Voorburg

Algemeen

Op 31 juli 2025 ontvingen wij van u de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat (hierna: Ontwerp VEV) en de Ontwerp Mobiliteitsvisie (hierna: Ontwerp Mobiliteitsvisie) van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Met deze zienswijzebrief brengt Gemeente Leidschendam-Voorburg haar standpunten naar voren. Daarbij verwijzen wij ook naar de zienswijze die door ons in april dit jaar is ingediend naar aanleiding van de 10-jaarsevaluatie van de MRDH (kenmerk 4161). De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg waardeert de inspanningen van de MRDH om te komen tot duidelijke en goed afgestemde ontwerpvisies op het gebied van mobiliteit en economie. In de gemeente Leidschendam-Voorburg is het raakvlak mobiliteit en economie tastbaar, bijvoorbeeld in de vorm van de Westfield Mall of the Netherlands als economische hotspot en mobiliteitsknooppunt. Ook in andere delen van de gemeente gaan mobiliteit en economie hand in hand. Vanuit overkoepelend perspectief benoemen wij vijf aandachtspunten. Daarnaast geven wij per Ontwerp Visie een meer gedetailleerde zienswijze.
Reactie algemeen bestuur
We danken u hartelijk voor uw reactie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg op de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en Ontwerp Mobiliteitsvisie. We nemen kennis van uw verwijzing naar de eerdere zienswijze van april 2025 (kenmerk 4161) en waarderen de erkenning van onze inspanningen voor afgestemde visies op mobiliteit en economie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie
Ruimtelijk kader als basis, nog verder uit te werken Met de opname van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de zogenaamde NOVEX-gebieden is een ruimtelijke basis gelegd in beide Ontwerp Visies. Daarnaast werkt de Leidschendam-Voorburg zelf aan een lokale Omgevingsvisie. Momenteel wordt daartoe een zienswijzeprocedure doorlopen. Bij uitwerking van de Mobiliteitsvisie en Economische visie, bijvoorbeeld in een nieuwe Strategische Agenda, adviseren wij u om integrale scenario's te ontwikkelen. Daarbij kunnen ruimte, economie en mobiliteit in samenhang worden geanalyseerd.
Reactie algemeen bestuur
Bij de uitwerking, zoals in het uitvoeringsprogramma, ontwikkelen we integrale scenario's waarin ruimte, economie en mobiliteit samenhangen.
Westfield Mall of The Netherlands als hotspot The Westfield Mall of the Netherlands (de Mall) is inmiddels een publiekstrekker van landelijk formaat. Met ruim 15 miljoen bezoekers per jaar is het een belangrijke regionale economische hotspot die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon-werk regio. Daarnaast speelt de Mall met ruim 200 winkels en 50 horecavoorzieningen een duidelijke rol in de werkgelegenheid van de regio. Ook op het gebied van mobiliteit vraagt deze hotspot om aandacht. De gunstige ligging aan de N14, diverse openbaar vervoerverbindingen en fietsroutes draagt bij aan de regionale bereikbaarheid van de Mall. De afgelopen jaren is de verkeersdrukte toegenomen, mede door een stijging van het aantal bezoekers van de Mall. Ook voor de komende jaren is een stijging van de verkeersdrukte te verwachten. Wij vragen daarom niet alleen aandacht voor de nu gepauzeerde ongelijkvloerse kruisingen als onderdeel MIRT A4/N14 maar ook een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer in het algemeen rond de Mall. Daarnaast willen wij, gezien de regionale functie van de Mall als leisure centrum, vanuit de MRDH ook meer aandacht voor een alternatieve innovatieve duurzame bereikbaarheid van deze hotspot. Graag zetten wij de komende jaren gezamenlijk verdere stappen richting duurzame mobiliteit en bereikbaarheid, zodat de Mall en omgeving een beter werkend knooppunt wordt. De Mall hoort daarom absoluut in beide visies thuis. In de huidige Ontwerpversies ontbreekt de publiektrekker. Wij verzoeken u de Mall in beide visies op te nemen.
Reactie algemeen bestuur
We begrijpen dat u aandacht vraagt voor de effecten van deze publiekstrekker. We blijven met u in gesprek over de bereikbaarheid hiervan en we stellen voor dit gezamenlijk nader uit te werken met een corridoraanpak.
Evenwicht (sub)urbaan en landelijk gebied

Zowel de Ontwerp VEV als de Ontwerp Mobiliteitsvisie hebben sterke focus op stedelijk gebied. De gemeente Leidschendam-Voorburg begrijpt de noodzaak voor het aanbrengen van focus en het maken van keuzes. Met de keuze voor hotspots en focus op stedelijk gebied bestaat het risico onbedoeld de ongelijkheid in bereikbaarheid en economische kansen van inwoners buiten deze gebieden te vergroten. Wij zien aandacht hiervoor, zowel op het gebied van economie als mobiliteit, als voorwaarde voor een inclusieve regionale arbeidsmarkt.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor het onderstrepen van het belang van een evenwichtige benadering tussen stedelijke, suburbane en landelijk gelegen gebieden. Wij begrijpen de zorg dat een sterke focus op stedelijke hotspots niet mag leiden tot ongelijkheid in bereikbaarheid en economische kansen buiten deze gebieden. Daarbij blijft het uitgangspunt dat alle gebiedstypen worden betrokken en dat maatwerk wordt toegepast waar specifieke opgaven spelen. Dit is essentieel voor een inclusieve regionale arbeidsmarkt en een metropoolregio waarin stad en land elkaar versterken.
De planning als punt van aandacht Het tijdspad naar de definitieve vaststelling is en blijft krap. In november wordt gewerkt aan de Nota van Antwoord en de Definitieve Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie. De maanden erna volgt bestuurlijke vaststelling door de MRDH, kort voor de Gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026. Graag zien wij een planning hiervoor tegemoet.
Reactie algemeen bestuur
In de bijbehorende agendapost vindt u de planning voor de vaststelling van de visies.
Uitwerking en uitvoering Beide Ontwerp Visies moeten in een volgende fase verder worden uitgewerkt en moeten leiden tot uitvoeringsprogramma's. Uiteindelijk is de gezamenlijke investeringskracht van gemeenten, regio, Rijk en de EU waar het om draait. Daarbij is fasering belangrijk: er zijn verschillende tijdlijnen nodig voor verschillende uitwerkingen. Nieuw beleid en nieuwe projecten die na vaststelling voortkomen uit de Visies vereisen nauwe afstemming tussen de MRDH-regio, gemeenten en vaak ook het Rijk. Wij vragen u het opstellen van een uitvoeringsplan zorgvuldig, samen met de 21 gemeenten, op te pakken. Wij verzoeken u bij een Uitvoeringsprogramma het aspect fasering mee te nemen. In het Uitvoeringsprogramma zélf of juist daarna voorafgaand, met een Plan van Aanpak, meteen aansluitend op de Visies.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen de focus van Leidschendam-Voorburg op de uitwerking en uitvoering van beide visies. Wij erkennen dat gezamenlijke investeringskracht van gemeenten, regio, Rijk en EU cruciaal is om de ambities te realiseren. Fasering is daarbij een sleutelbegrip, zoals ook benoemd in hoofdstuk 5.1 van de Mobiliteitsvisie, omdat verschillende projecten en beleidslijnen uiteenlopende tijdspaden kennen. Het opstellen van het uitvoeringsprogramma pakken we zorgvuldig en in nauwe afstemming met alle 21 gemeenten en onder meer het Rijk aan.
Gedetailleerde zienswijze op de Ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat
Waardering voor het doorlopen proces Eind 2024 besloten de commissieleden van de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat de MRDH de opdracht te geven tot het opstellen van een Visie Economisch Vestigingsklimaat. De MRDH heeft daarop met een zeer strakke tijdsplanning hieraan gevolg gegeven, door te werken in 3 fasen: Verdiepende analyse, Droombeeld 2050, en Economisch profiel en strategie. In fase 1 heeft Birch hiertoe een rapport opgeleverd dat als inhoudelijke onderlegger is gebruikt voor de Ontwerp VEV. Daarna is er de afgelopen maanden door uw medewerkers ontzettend hard gewerkt om de Ontwerp VEV op te stellen en af te stemmen met de 21 gemeenten van de MRDH. Hiervoor is onder andere een ambtelijk kernteam in het leven geroepen, wat de afstemming zeker bevorderde. Onze complimenten voor de inzet en samenwerking!
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor de uitgesproken waardering.
Stadsverzorgende en lokale economie beter belicht Er is wat ons betreft in de Ontwerp VEV een te sterke focus op topsectoren en grootstedelijke aspecten en te weinig focus op stadsverzorgende en lokale economie. Centraal in de Ontwerp VEV staan vijf economische motoren – Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture, Innovatieve en Hoogwaardige Maakindustrie, Digitale Technologie & Veiligheid en Overheid / Vrede / Recht. Om als regio aantrekkelijk te zijn voor deze economische motoren, is een gezond

vestigingsklimaat een randvoorwaarde. Hiervoor is stadsverzorgende economie onmisbaar: de MKB en werknemers die de regio dagelijks draaiende houden. De gemeente LeidschendamVoorburg is een van de gemeenten in de regio die niet of nauwelijks arbeidsplaatsen heeft die vallen onder de hierboven genoemde vijf economische motoren. Het is ons inziens belangrijk dat alle gemeenten, niet alleen de grootstedelijke gemeenten of de gemeenten die de topsectoren huisvesten, zich herkennen in de Ontwerp VEV. Wij hopen daarom ook dat de MRDH aandacht houdt voor de stadsverzorgende en lokale economie.

Reactie algemeen bestuur

Naast de regionale clusters zetten we ook in op leefbare steden en dorpen voor de lokale economie. Investeringen in de regio komen zo niet alleen effectief bij innovatieve koplopers terecht, maar ook bij het reguliere mkb. Op een vruchtbare bodem groeit het goed. Kortom: de 5 regionale clusters en de stadsverzorgende economie versterken elkaar.

Verbinding met regionale topsectoren

De gemeente Leidschendam-Voorburg wil nadrukkelijk ook bijdragen aan en profiteren van de kracht van de regionale topsectoren. Vanuit het glastuinbouwgebied in Stompwijk sluiten wij graag aan bij de topsector Hightech Horticulture, waar innovatie, duurzaamheid en voedselproductie samenkomen. Daarnaast zien wij kansen in de topsector Overheid / Vrede / Recht, waarin onze gemeente door haar ligging, bereikbaarheid en leefkwaliteit een aantrekkelijke woon- en werkomgeving vormt voor mensen die werken in en rond deze Haagse kennis- en bestuurssector.
Leidschendam-Voorburg wil zich zo verder ontwikkelen als goede én groene woonplaats voor deze ‘stad van Overheid, Vrede en Recht’, en tegelijkertijd economisch meer betekenis krijgen door versterking van bedrijvigheid, kennis en voorzieningen die bij deze topsectoren aansluiten.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn het met u eens dat Leidschendam-Voorburg bijdraagt aan de kracht van de regio en een belangrijke bijdrage levert aan de regionale clusters, waaronder Overheid/Vrede/Recht.

Mall of the Netherlands als economische hotspot

Zoals ook al benoemd in het de algemene zienswijze, vragen wij aandacht voor de Mall of the Netherlands. De Mall is het grootste winkelcentrum van Nederland en heeft een uitgesproken bovenlokale – in ieder geval regionale, maar wij spreken ook wel van een nationale – aantrekkingskracht en functie. Wij vinden dat de Mall of the Netherlands in de metropoolregio ook een duidelijke rol speelt in het vestigingsklimaat. In paragraaf 2.3 van de Ontwerp VEV staat een aantal kaarten met de economische clusters daarop weergegeven. Wij vragen u om een hotspot-speld toe te voegen bij de Mall of the Netherlands.

Reactie algemeen bestuur

We begrijpen dat u aandacht vraagt voor de effecten van deze publiekstrekker. We blijven met u in gesprek over de bereikbaarheid hiervan. De hotspots zijn bedoeld als belangrijke plekken in relatie tot de 5 regionale clusters.

Gedetailleerde zienswijze op de Ontwerp Mobiliteitsvisie

Waardering voor het doorlopen proces

De MRDH is samen met de 21 gemeenten al vanaf 2024 bezig met het opstellen van de Mobiliteitsvisie. In een tijd van torenhoge opgaven: woningbouw, toenemende vergrijzing, stikstofproblematiek, budgettaire- en personele krapte en openbaar vervoer dat nog maar kort geleden is hersteld van Corona. Kortom: Een uiterst complex geheel.

De MRDH heeft in het voorjaar 2025 een Bestuurlijke Verkenner voor de Mobiliteitsvisie, de heer Luteijn, gevraagd om de ambities van de 21 gemeenten scherp te krijgen. Met zijn inzet en die van u en uw medewerkers van de ambtelijke organisatie zijn flinke stappen gezet voor de totstandkoming van de Ontwerp Mobiliteitsvisie die nu voorligt. Een waardevolle bijdrage, waarvoor onze dank!

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn blij met uw waardering en danken u voor de inzet en samenwerking bij het tot stand komen van de Mobiliteitsvisie. Dankzij de gezamenlijke inspanningen van alle gemeenten en betrokkenen hebben we belangrijke stappen gezet richting een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Rol van de MRDH bij wijken in ontwikkeling

Het is van belang dat vraagstukken rondom mobiliteit niet pas ná de planvorming aan de orde komen, maar vanaf het begin onderdeel uitmaken van de gebiedsontwikkeling. Door mobiliteit in een vroeg stadium mee te nemen, kunnen keuzes over bereikbaarheid, infrastructuur en duurzame vervoersoplossingen

beter worden afgestemd op de ruimtelijke plannen. Wij zien voor de MRDH hierbij een waardevolle regierol in de zin van afstemming, kennisdeling en advisering tussen de verschillende gemeenten in de regio. De MRDH kan in een vroeg stadium meedenken over regionale samenhang, het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes en het bewaken van de aansluiting op het bredere netwerk.

Tegelijk blijft de besluitvorming over ruimtelijke plannen en de uiteindelijke inrichting van de wijk nadrukkelijk de bevoegdheid van de gemeente zelf. De gewenste rol van de MRDH is dus niet besluitvormend, maar juist ondersteunend en coördinerend, gericht op het vroegtijdig signaleren van kansen en knelpunten en het bevorderen van integrale, toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen.
Op deze manier kunnen gemeenten en de MRDH gezamenlijk zorgen voor een betere afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, wat bijdraagt aan een duurzame en goed bereikbare regio

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn het eens met de rol die u schetst. Mobiliteit vroegtijdig meenemen in gebiedsontwikkeling is essentieel om integrale, toekomstbestendige oplossingen te realiseren. De MRDH ziet hierin inderdaad een ondersteunende en coördinerende rol, gericht op afstemming, kennisdeling en het bewaken van regionale samenhang. Besluitvorming over ruimtelijke plannen blijft uiteraard bij de gemeenten, maar door samen vroegtijdig kansen en knelpunten te signaleren versterken we gezamenlijk de kwaliteit en bereikbaarheid van nieuwe wijken.

Betere samenhang met de Visie Economisch Vestigingsklimaat (afgekort de VEV) en opname van hotspot de Westfield Mall of The Netherlands
Naast de Mobiliteitsvisie werkt de MRDH inmiddels ook aan de VEV. Beide stukken doorlopen tegelijkertijd de zienswijzeprocedure. Wij vragen u beide visies beter op elkaar af te stemmen. Ook op de Ontwerp VEV dient Leidschendam-Voorburg een zienswijze in (kernmerk 4385).

Een belangrijke economische hotspot en ook onderdeel van een mobiliteitsknooppunt is de Westfield Mall of The Netherlands (hierna: de Mall). Deze heeft zich na meerdere jaren van harde groei inmiddels doorontwikkeld tot een publiekstrekker van landelijk formaat. De Mall ontbreekt nu in zowel de Visie Economisch Vestigingsklimaat als de Mobiliteitsvisie, maar hoort absoluut in beide visies thuis. Wij vragen u ook de Mall op te nemen en ook toe te voegen aan het kaartje met hotspots. De gemeente Leidschendam-Voorburg zal zich de komende jaren, zolang de ongelijkvloerse kruispunten op de N14 nog niet zijn gerealiseerd, richten op het Operationeel Mobiliteitscentrum (het OMC), parkeerregulering in de woonwijken in de omgeving van de Mall en verder op Duurzame Mobiliteit. Voor dat laatste zijn frequente, hoogwaardige ov-verbindingen onmisbaar, net als een stevig netwerk voor actieve mobiliteit: Leidschendam-Voorburg zet in op fietsers en voetgangers. De gemeente is met de MRDH en via de MRDH met het Rijk in gesprek over verbeteringen verduurzaming van bereikbaarheid van de Mall. Graag zetten wij de komende jaren gezamenlijk verdere stappen richting duurzame mobiliteit en bereikbaarheid, zodat de Mall en omgeving in een goed werkend knooppunt veranderen.

Reactie algemeen bestuur

De hotspots, die in de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat worden genoemd, zijn locaties waar bedrijven binnen de 5 focussectoren sterk zijn geclusterd. Hoewel de MRDH de Mall of The Netherlands als een zeer belangrijke werklocatie (winkelgebied met bovenregionale functie) ziet, past dit in dit geval niet binnen een van deze clusters.

Verkeersveiligheid
Ten aanzien van verkeersveiligheid zet u in op de basis op orde: we besteden extra aandacht aan verkeersveiligheid. We zetten samen met alle partners in op het blijvend reduceren van zowel de ongevallen als de ervaren verkeers(on)veiligheid. Met zowel fysieke maatregelen als gedragsmaatregelen. Cijfers laten zien dat verkeersveiligheid stagneert of, qua letselongevallen, verslechtert. De doelstelling zou volgens ons ambitieuzer moeten zijn: ‘Maak van nul een punt’. Wij willen ons samen met u juist op verbetering inzetten. Dit vergt grootschalige investeringen. In wegen, schoolzones en veilige fietsroutes. Middelen vanuit de BDU van/ via de MRDH zouden daarbij ook het verschil kunnen maken. Leidschendam-Voorburg heeft kort geleden een Actieplan Verkeersveiligheid vastgesteld.

Reactie algemeen bestuur

Wij delen uw ambitie om verkeersveiligheid verder te verbeteren en onderschrijven het principe ‘Maak van nul een punt’, dat ook in de Mobiliteitsvisie is benoemd. Verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk in de visie. Om dit explicieter te maken zullen we dit in de teksten benadrukken.

Werk actieve mobiliteit, waaronder fietsbeleid, verder uit.

Wij vragen u meer aandacht te schenken aan fietsbeleid en verdere verbetering van het fietsnetwerk. De Ontwerp MOVI benoemt weliswaar verbetering van publieke en actieve mobiliteit in algemene zin, maar een verdere uitwerking van actieve mobiliteit blijft nu beperkt tot aandacht voor veilige fietsroutes. Fietsroutes moeten naast veilig ook snel en comfortabel zijn.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van actieve mobiliteit en verbetering van het fietsnetwerk. In de Mobiliteitsvisie is dit benoemd als een belangrijk thema, waarbij veilige, snelle en comfortabele fietsroutes centraal staan. Het bestaande beleid op fiets en actieve mobiliteit wordt onverminderd voortgezet en vormt de basis voor verdere uitwerking in het uitvoeringsprogramma. Daarmee blijven we inzetten op een aantrekkelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem.

Technologie en Innovatie

Wij zijn van mening dat de delen van de MOVI over technologie en innovatie kunnen worden aangescherpt. En wel als volgt:

• Hoe gaan we om met inclusiviteit als we weten dat de bevolking steeds verder vergrijst?
• Drones, voor vervoer van mensen of logistiek ontbreken nu nog volledig.
• Technologie verandert snel:
o Hoe zorgen we dat we als organisatie daarop voorbereidt?
o Wat is de invloed van technologie (AI en robotica) op hoe we werken en dus op het forensenverkeer?
o Wat is de invloed op zaken als vrijetijdsbesteding en daarmee gepaard gaande mobiliteitsbehoefte?
o Autonoom vervoer. Waar gaan we op inzetten en wat zijn de risico's van keuzes?
• Hoe gaan we om met individualisering en daarmee de veranderende mobiliteitsbehoefte? Of hoe gaan we om met nieuwe vervoermiddelen?
• Hoe bereiken we mensen eerder in hun beslisproces waar het gaat over mobiliteitskeuzes? Nog te vaak hangt iemands (dag)planning af van een enkele activiteit waarvoor een auto nodig is. Denk aan zware boodschappen of het ophalen van vriendjes van de kinderen. Hoe bieden we voldoende comfort én flexibiliteit, zodat mensen op tijd kunnen kiezen, maar toch alternatieven achter de hand hebben?

Een belangrijke component naast technologie is innovatie: het vernieuwen van producten, diensten, ideeën of processen. Dit houdt in dat we met elkaar moeten samenwerken. Bereid zijn tijd en geld te investeren ook daar waar resultaten nog niet zeker zijn, bijvoorbeeld in de vorm van pilots. Graag zien wij innovatie nadrukkelijker in de MOVI terugkomen. Zodra zich geschikte pilots voordoen, is de gemeente Leidschendam-Voorburg graag bereid er samen met de MRDH en omliggende gemeenten aan mee te werken.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw suggestie. In het hoofdstuk van keuze 4 van de Mobiliteitsvisie, 'Volle inzet op technologie', is de toepassing van technologie nadrukkelijk meegenomen als een belangrijke pijler voor het realiseren van onze ambities. Zodra zich geschikte pilots voordoen, werken wij graag met de gemeente samen om deze te realiseren.

Onderzoek naar publieke mobiliteit: betere afstemming tussen Openbaar Vervoer en Doelgroepenvervoer

In de Mobiliteitsvisie introduceert u de term 'publieke mobiliteit' en geeft u aan dat mogelijkheden tot een betere afstemming tussen regulier openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer eerst nader moeten worden onderzocht. Daar is de gemeente Leidschendam-Voorburg het helemaal mee eens. Daarbij wordt dan gekeken naar een integraal en meer inclusief mobiliteitssysteem. Op zijn minst worden openbaar vervoer en doelgroepenvervoer nauwer op elkaar afgestemd. Uiteindelijk zouden beide soorten vervoer samen kunnen opgaan in publiek vervoer.

Wij vragen u ook om goede lokale initiatieven bij dit onderzoek te betrekken. In ons geval is dat bijvoorbeeld vervoer zoals verzorgd door Stichting WOEJ. De gemeente Leidschendam-Voorburg zet naast een goede verbinding tussen Leidschendam Noord en – Zuid ook in een verbinding met Stompwijk. Hiertoe is de gemeente met de Adviesraad Stompwijk, Stichting WOEJ, vervoerders de MRDH en de Provincie in gesprek. Eventuele kostenbesparingen mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit.

Ten aanzien van het doelgroepenvervoer merken wij verder nog op :
• Vergrijzing is niet de enige reden dat er meer vraag is naar doelgroepenvervoer. Er is ook meer vraag naar leerlingenvervoer.
• Ten aanzien van leerlingenvervoer is, zoals u nu opmerkt, een vaste chauffeur of begeleider erg belangrijk. Vervolgens is het ook van belang toe te werken naar meer zelfstandig kunnen reizen. Kinderen kunnen dan zelf activiteiten ondernemen (bijvoorbeeld met behulp van een OV-coach).

Verder moet de publieke mobiliteit zich richten op de randen van stedelijk gebied (zoals Leidschendam-Zuid en -Noord), landelijk gebied en de kern Stompwijk. Stichting WOEJ is jaren geleden al ingesprongen waar reguliere buslijnen werden opgeheven. Wij zijn de kansen die publieke mobiliteit biedt nu ook voor Stompwijk aan het onderzoeken. Naast Stompwijk zullen wij ook naar de bereikbaarheid van het buitengebied kijken waar het gaat om recreatie. Hierbij noemen wij Vlietvoorde, de Nieuwe Driemanspolder en Vlietland.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn het eens met uw visie op publieke mobiliteit en de noodzaak om regulier OV en doelgroepenvervoer beter op elkaar af te stemmen. Dit sluit aan bij de Mobiliteitsvisie, waarin publieke mobiliteit als richtinggevend concept is benoemd. Het doel is een inclusiever mobiliteitssysteem waarin verschillende vervoersvormen elkaar versterken, met behoud van kwaliteit en betrouwbaarheid.
De verdere uitwerking wordt beschreven in het uitvoeringsprogramma. Een eerste stap is het onderzoek naar de integratie van systemen. Ook aandacht voor randen van stedelijk gebied en landelijk gebied, zoals Stompwijk, maakt deel uit van deze aanpak. Daarbij geldt dat eventuele efficiëntieverbeteringen niet ten koste mogen gaan van de kwaliteit van vervoer, zeker voor kwetsbare doelgroepen.
Wij nemen uw suggesties mee, waaronder het belang van vaste chauffeurs, OV-coaches en het gefaseerd opbouwen van publieke mobiliteit via pilots.

Woonmilieus

Hoewel delen van de gemeente Leidschendam-Voorburg stedelijk zijn, zijn andere delen de randen van het stedelijke gebied, of zoals eerder aangegeven, een dorpskern of buitengebied (in de MOVI ‘Ruimtelijk Wonen en Recreëren genoemd). De stadsranden, het landelijk gebied en Stompwijk hebben op het vlak van mobiliteit een eigen dynamiek. Automobiliteit speelt er een belangrijke rol. Nu, maar ook in de toekomst. Wij vragen u dit blijvende belang te erkennen.

Wij missen de corridor van de A4 Haaglanden N14. Het snelwegproject is door het Ministerie van IenW langdurig op pauze gezet. Tegelijkertijd bevinden zich in deze corridor veel ontwikkelingen. Landelijk, omdat de A4 voor een belangrijk deel tussen Amsterdam en Rotterdam inligt. Omdat rond die twee steden op extra capaciteit is ingezet, maar ook omdat de Rijnlandroute inmiddels in gebruik is genomen, riskeert de A4 ter hoogte van Den Haag een ‘flessenhals’ te worden, een bron van files. Ook voor Leidschendam-Voorburg is het project belangrijk. Denk alleen al aan de ontwikkelingen van Overgoo en Klein Plaspoelpolder (samen ruim 1100 nieuwe woningen).

Samen met betrokken gemeenten zoekt u naar alternatieve, mitigerende maatregelen. Dit waarderen wij zeer. Stilstaan en afwachten is gelet de toenemende verkeersdruk geen optie. In dit verband wijzen wij op het belang van RandstadRailhalte Leidschendam-Voorburg. Behalve als alternatief voor de N14 is deze halte ook essentieel voor de bereikbaarheid van Overgoo en Leidschendam-Zuid. Leidschendam-Voorburg onderzoekt mogelijke oplossingsrichtingen voor de RandstadRailhalte, samen met de gemeente Den Haag, de MRDH en vervoerders.

De raad verzoekt vriendelijk doch dringend, aan de MRDH om samen met gemeente Den Haag doorgaand verkeer actiever aan te sporen om de Rotterdamsebaan te gebruiken. Dit ook op te laten nemen in de mobiliteitsvisie MRDH 2050.

Reactie algemeen bestuur

Wij erkennen het belang van de verschillende woonmilieus en de specifieke mobiliteitsdynamiek in stadsranden, landelijk gebied en dorpskernen zoals Stompwijk. Automobiliteit speelt daar nu én in de toekomst een rol, en dit blijvende belang is ook benoemd in de Mobiliteitsvisie. De visie kiest voor een integrale benadering waarin alle modaliteiten – inclusief de auto – worden meegenomen, afhankelijk van de gebiedsopgaven. Daarnaast is de corridorkaart indicatief. Dit betekent dat we na de vaststelling in de uitwerking van het uitvoeringsprogramma, inclusief de corridoraanpak, met elkaar in gesprek gaan over de corridors.

Corridors
In de Ontwerp MOVI worden een aantal corridors vermeld. Waaronder ook de Koningscorridor (Den Haag Centraal – Voorburg – Zoetermeer/ Delft) en de Zuidwestlandcorridor (volgt tussen Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer het tracé van RandstadRaillijnen 3 en 4). Ten aanzien van de Koningscorridor voert de gemeente Leidschendam-Voorburg samen met de gemeente Zoetermeer en Den Haag en het Ministerie van IenW een studie uit naar ruimtegebruik van, op en rondom de A12- en spoorzone (waarvan een deel bekend staat als de 'Huygenstunnel'). Wij zijn van mening dat uw betrokkenheid in dit kader wenselijk is. Daarnaast hoort Leidschendam-Voorburg samen met de MRDH en andere overheden bij de initiatiefnemers van de Planning – en Studiefase van de Vlietlijn. Eventuele doortrekking van de Vlietlijn vanaf station Voorburg richting Zoetermeer kan alleen ondergronds plaatsvinden.

Voor de Oude Lijn-corridor wordt momenteel een MIRT-Verkenning doorlopen. De gemeente Leidschendam-Voorburg is actief betrokken bij het onderdeel 'Station Laan van NOI'. Hierbij wordt gewerkt aan een Voorkeursalternatief (VKA) voor Knooppunt Laan van NOI. Zowel voor Laan van NOI als het verderop gelegen Den Haag Mariahoeve (geen onderdeel van de MIRT-Verkenning) geldt dat het belangrijke knooppunten zijn met goede verbindingen naar de Mall en wijken in Leidschendam Noord die lager scoren op brede welvaart (Den Heuvel en Prinsenhof). In algemene zin willen wij u aandacht vragen voor P+R locaties die gerelateerd zijn aan corridors.

In algemene zin merken wij op dat in het noordelijke deel van de MRDH (het voormalige Haaglanden) P+R voorzieningen bij Openbaar Vervoer achterblijven ten opzichte van Rotterdam en omgeving. Over het algemeen is er ook een gebrek aan grootschalige parkeervoorzieningen. De gemeente Leidschendam-Voorburg is graag bereid samen met andere gemeenten en de MRDH P+R-beleid te ontwikkelen.

Daarnaast vragen wij de MRDH om bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie samen met de gemeenten aandacht te schenken aan de verschillende gebiedstypen die door de verschillende corridors worden doorkruist. Dit kan er bijvoorbeeld toe leiden dat knooppunten die in eenzelfde corridor liggen, maar in verschillende gebiedstypes, op verschillende manieren worden ontworpen. Vanzelfsprekend gaan wij voor de corridors die door Leidschendam-Voorburg graag het gesprek met u en andere gemeenten aan. Daarbij zal uit de praktijk moeten blijken of evaluatie om de 2 jaar het best werkbaar is.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw aandacht voor de verschillende gebiedstypen binnen corridors. Wij onderschrijven dat deze diversiteit vraagt om maatwerk in ontwerp en inrichting van knooppunten. Dit uitgangspunt is ook opgenomen in de Mobiliteitsvisie en wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Daarbij betrekken we gemeenten actief om per corridor en gebiedstype passende oplossingen te realiseren.

Maassluis

Algemeen

In uw brief van 12 september 2025 nodigt u ons uit onze zienswijze(n) kenbaar te maken op zowel de Mobiliteitsvisie, als de visie op Economisch vestigingsklimaat. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van beide visies.
Wij kunnen op hoofdlijnen instemmen met beide visie. De visies kunnen op enkele punten beter. Op die punten gaan wij hieronder in. Wij verzoeken u deze punten mee te nemen bij de vaststelling van beide visies.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijzen en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Erkenning van Maassluis als economische bron
In Maassluis is een wereldmarktleider in agrarische technologie gevestigd. Dit is een toonaangevend voorbeeld van innovatieve maakindustrie voor agritech en robotica. Wij stellen u voor deze onderneming (en enkele andere bedrijven uit het Maritieme cluster, zie bijlage) op te nemen in de lijst van regionale economische hotspots.

- Lely Industries - Hightech Horticulture / Innovatieve maakindustrie
- De Haas Shipyards - Duurzaam Maritiem & Haven
- Sima Charters - Duurzaam Maritiem & Haven
- MacArtney Benelux BV - Duurzaam Maritiem & Haven
- HDM - Holland Diesel Maassluis BV - Duurzaam Maritiem & Haven
- Saphire-CTC - Overheid / Vrede / Recht
- Loods M - Duurzaam Maritiem & Haven

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van de door u genoemde bedrijven voor de regionale economie. Op de hotspotkaart worden plekken geduid. Het opnemen van individuele bedrijven – hoe relevant ook voor de economie – is niet de bedoeling.

Wel zullen wij de kleurstelling in 7.2 (indicatieve kaart) voor wat betreft Innovatieve maakindustrie (blauw) en Hightech horticulture (groen) aanpassen voor wat betreft Maassluis. Loods M zullen wij toevoegen aan de hotspot-lijst.

OV-knooppunten

Benoemen van de woonbehoefte en gebiedsgerichte ontwikkeling die inherent verbonden zijn aan het thema werkgelegenheid en groei van de regio. De drie metrostations in Maassluis langs de Hoekse Lijn zijn OV-knooppunten die een belangrijke rol spelen in het woon-werk akkoord, de regionale economische structuur en stedelijke verdichting. Deze verdienen vermelding in de visie.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van OV-knooppunten. In de uitwerking (gebiedsgerichte aanpak) zal hier aandacht voor zijn.

Stads- en dorpsverzorgende economie opnemen als cluster/pijler

Maassluis hecht grote waarde aan een vitale detailhandel, horeca, zorgeconomie en toerisme. Op pagina 28 +29 staat de stads- en dorp verzorgende economie nog benoemd als 6e regionale cluster, op andere plekken in de visie niet. Dat is verwarrend. Wij vragen u om ook deze stadsverzorgende sectoren expliciet te benoemen als fundamentele pijlers van het vestigingsklimaat en de brede welvaart in de regio.

Reactie algemeen bestuur

De stads- en dorpsverzorgende economie is belangrijk voor de regio en heeft ook een relatie met de 5 regionale clusters. In hoofdstuk 7 van de visie is dit verder uitgewerkt.

Financiële aspecten en programmatische aanpak voor kleinere gemeenten

Wij vragen aandacht voor de positie van kleinere gemeenten, zoals Maassluis, in het kader van de bijdrageregeling. Cofinancieringseisen en ravijnjaren mogen geen belemmering vormen voor noodzakelijke investeringen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven dat er ook bij kleinere gemeenten een investeringsopgave ligt. Daarom is daar ook in het kader van de (aan te passen) bijdrageregeling expliciet opgenomen dat hier ruimte voor blijft. Wel geldt dat de grootste focus ligt op het versterken van het vestigingsklimaat voor de 5 regionale clusters. Ontegenzeggelijk ligt hier wel een relatie met een sterke stads- en dorpsverzorgende economie.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

HOV Maassluis - Den Haag via het Westland past binnen Zuidwestlandcorridor

Goed openbaar vervoer in alle richtingen is belangrijk voor Maassluis. In de huidige situatie heeft Maassluis alleen goed openbaar vervoer richting Rotterdam. Samen met Westland en Den Haag zijn wij voor de lange termijn voorstander van een HOV verbinding (bij voorkeur een lightrailverbinding) vanaf de Hoekselijn in Maassluis via Naaldwijk naar Den Haag. Samen met onder andere deze twee gemeenten is in 2021 de studie van Strand naar Stad uitgevoerd. Deze studie schetst de mogelijkheden voor Hoogwaardig openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. De HOV verbinding vanaf Maassluis (de Hoekse Lijn) - Naaldwijk - Den Haag hebben wij dan ook opgenomen in onze omgevingsvisie.

In de voorliggende Mobiliteitsvisie is een mogelijk nieuw te realiseren HOV verbinding ten noorden van de Hoekse Lijn getekend (parallel aan de A20) met een aantakking op de Hoekse Lijn ten oosten van Maassluis (nabij de Blankenburgverbinding). Daarbij wordt opgemerkt dat het om een indicatief netwerk gaat. Mede op basis van de vastgestelde Omgevingsvisie Den Haag vragen wij u nadrukkelijk uw keuze preciezer te maken door deze aantakking in Maassluis te positioneren.
Reactie algemeen bestuur Het netwerk in de Mobiliteitsvisie is indicatief van aard. Binnen de verdere uitwerking van de corridoraanpak wordt onderzocht wat ruimtelijk, technisch en maatschappelijk haalbaar is in en rond Maassluis. In de uitwerking van corridors bekijken we de precieze aantakking.
Combineren van openbaar vervoer + doelgroepenvervoer: waarborgen kwaliteit en zeggenschap Voor de inwoners van Maassluis is goed en goed toegankelijk openbaar vervoer belangrijk: als alternatief voor de auto in het kader van de mobiliteitstransitie, voor ouderen en voor mensen met een beperking. De combinatie van openbaar en doelgroepenvervoer is mogelijk interessant omdat het kansen biedt voor een fijnmazig en goed toegankelijk openbaar vervoer. Voorwaarde voor het combineren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer is het waarborgen van de kwaliteit en voldoende zeggenschap bij de gemeenten. Wij vragen u hiermee rekening te houden. Voor het doelgroepen vervoer werken wij reeds naar tevredenheid samen met de gemeenten Vlaardingen en Schiedam. Rog Plus verzorgt de uitvoering.
Reactie algemeen bestuur
We erkennen het belang van toegankelijk OV en doelgroepenvervoer. Combinatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer biedt kansen voor fijnmazig OV en wij onderschrijven uw oproep voor kwaliteit en gemeentelijke zeggenschap. In het onderzoek naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit nemen we deze onderwerpen mee.
Regionale steun nodig voor aanpassing autonetwerk Samen met buurgemeente Midden-Delfland onderzoeken wij voor de lange termijn een oplossing voor de verbinding Maassluiseweg - Oude Veiling. Vanwege het regionale karakter en de omvang van de oplossing hebben wij hier steun van de MRDH voor nodig.
Reactie algemeen bestuur
Indien verbetering van het genoemde knelpunt bijdraagt aan de regionale doelstellingen van de Mobiliteitsvisie past het in het gezamenlijk onderzoek van de corridoraanpak.
Nachtmetro eerste stap in publieke mobiliteit 24/7 Wij vragen u ervoor te zorgen dat de metro in de avond/ nacht langer rijdt, zodat de metro ook in de avonduren een goed alternatief voor de auto wordt. Hiervoor is voldoende toezicht en handhaving noodzakelijk zodat iedereen zich veilig voelt in het openbaar vervoer. Dit is een eerste stap naar publieke mobiliteit voor iedereen, overal en altijd (24/7).
Reactie algemeen bestuur
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.
Midden-Delfland
Algemeen
U heeft onze gemeenteraad de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen op de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en concept-ontwerp Mobiliteitsvisie. Wij maken met deze brief gebruik van de geboden mogelijkheid.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie
Proces visies en vervolg Voor de gemeenten is dit een sluitstuk van een zorgvuldig en uitgebalanceerd voorbereidingsproces vanuit uw organisatie. De beide visies zijn een logisch vervolg op eerdere besluitvorming, waaronder het uitvoering geven aan de conclusies uit de 10-jaars evaluatie van de MRDH. Met het (her)benoemen van de ambities en

daaruit voortvloeiende keuzes wordt een nieuwe periode van regionale samenwerking ingezet. Om dit vervolg van de samenwerking effectief te laten blijven, is het noodzakelijk om de keuzes en ambities concreet om te zetten naar acties die van belang zijn voor onze inwoners en ondernemers.
Wij verzoeken u om daar in het vervolg proces van de Strategische Agenda 2026-2029 aandacht en ruimte voor te bieden. Hiervoor is sturing vanuit de visies noodzakelijk én het als regio maken van keuzes; ook als sprake is van verschillende belangen. De keuzes in de visies zijn nog niet concreet vertaald in de consequenties. De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Ons uitgangspunt is dat de visies niet door uw algemeen bestuur formeel vastgesteld worden, maar beschouwd worden als een richtinggevend kader voor de verdere uitwerking in concrete besluitvorming, zoals de Strategische Agenda.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen de instemmende zienswijze en de erkenning van de visies als logisch vervolg op de 10-jaars evaluatie. De visies worden formeel vastgesteld door het algemeen bestuur en daarna gebruikt als kader voor het uitvoeringsprogramma en de actualisatie van de Strategische Agenda.

Gebruik van zelfde begrippen rondom tuinbouw in beide visies is wenselijk

De glastuinbouw heeft in Midden-Delfland een groot economisch belang. Wij onderschrijven de keuze in de VEV voor het cluster 'hightech horticulture'. In de MoVi wordt echter gesproken over 'greenport'. Wij verzoeken u om in beide visies dezelfde terminologie te hanteren. Naar onze mening geeft de omschrijving 'hightech' het beste weer wat het doel is van de VEV. De innovatieve kracht van de tuinbouwsector is hoog, belangrijk voor de vernieuwing van de economie en biedt kansen om het economisch verdienmodel te versterken.
In de VEV wordt daar een enkele maal ook de logistiek bij benoemd. Hiermee is een directe relatie aanwezig met de MoVi. Voor het vergroten van de bereikbaarheid is het wenselijk de verkeersdruk op het lokale en regionale wegennet te verminderen. Een deel van de druk op dit wegennet wordt veroorzaakt door de inefficiënte van het transport vanuit de individuele tuinbouwbedrijven, wat kan verbeteren door meer samenwerking tussen expediteurs en transportbedrijven te realiseren. Ieder bedrijf regelt de eigen logistiek. Hierdoor is regelmatig sprake van intensief transport in het gebied, doordat bij meerdere bedrijven lading moet worden bezorgd en/of opgehaald. Volle inzet op technologie, zoals genoemd in de MoVi, kan bijdragen aan innovatieve oplossingen om dit probleem te verminderen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet.
Binnen de VEV is de logistieke functie van de hightech horticulture nog niet uitgewerkt. Een deel van de belasting van het regionale wegennet, zeker in Midden-Delfland ten aanzien van de A20 en Harnaschknoop, wordt veroorzaakt door het om- en verpakken van verse producten die vanuit de mainport worden geïmporteerd en daarna deels geëxporteerd. Wij beschouwen deze economische activiteit niet als hightech horticulture. Vanwege de belasting van het wegennet en het ruimtebeslag van deze arbeidsintensieve economie zijn wij van mening dat bij het maken van keuzes in de VEV geen ondersteunende maatregelen aan deze vorm van logistiek moeten worden geboden.

Wij benadrukken dat dit standpunt primair is ingegeven vanuit onze mobiliteitsdoelstellingen: het verminderen van onnodige verkeersbewegingen en congestie op het regionale wegennet' Door de groei van om- en verpakkingsactiviteiten niet actief te ondersteunen, wordt tevens voorkomen dat er meer zwaar verkeer door en rond Midden-Delfland rijdt. Een slimmere logistieke organisatie en clustering van activiteiten kan het aantal transportbewegingen aanzienlijk beperken.

Reactie algemeen bestuur

Wij beschouwen Hightech Horticulture als een economische sector, waarbij de Greenport het geheel vormt van locaties waar deze sector actief is – waaronder Westland, Lansingerland en Barendrecht. Wij zullen de benaming voor dit cluster ook aanpassen naar ‘Hightech Horticulture en agrologistiek’. Op langere termijn wordt verwacht dat steeds meer bedrijven binnen de Greenport zullen transformeren richting Hightech Horticulture en agrologistiek. Deze transitie gaat gepaard met een verandering – en mogelijk een afname – van logistieke bewegingen. De Mobiliteitsvisie houdt rekening met deze ontwikkeling en biedt ruimte voor een toekomstbestendige inrichting van het mobiliteitssysteem in en rond de Greenport.

Bij uitwerking visies is landschap van belang voor brede welvaart

De gezamenlijke ambitie van beide visies is door u benoemd als: Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen, werken en leven. Deze doelstelling onderschrijven wij. Het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland is één van de factoren die de versterking van de brede welvaart ondersteunen, Het landschap draagt bij aan meerdere maatschappelijke doelstellingen en heeft drie symbolische productiefactoren, namelijk beleving (vrije tijdseconomie), voedsel (landschapsbeheer door duurzame veehouderij) en natuur (biodiversiteit en klimaat). Deze productiefactoren zijn factoren die zorgen voor een verbetering van de

regionale kwaliteit van leven. Wij begrijpen dat vanuit de kerntaken van de MRDH en het abstractieniveau van beide visies het belang van het landschap niet altijd concreet benoemd wordt.

Met deze zienswijze verzoeken wij u nadrukkelijk om bij het maken van keuzes en de verdere uitwerking van de visies in beleid en projecten deze belangen te betrekken en volwaardig mee te nemen. In de beide visies constateren wij op dit punt dat een verschil in interpretatie kan bestaan. In de Movi is terecht benoemd: Open gebieden blijven open. Midden-Delfland, het Groene Hart en het strand in Wassenaar of Voorne aan Zee blijven onaangetast. Wij houden de longen van de regio open; voor recreatie en de natuur zelf. Tegelijkertijd is in de VEV bij ruimte voor werken genoemd: De MRDH streeft er daarom naar om de schaarse ruimte zoveel mogelijk beschikbaar te stellen voor de regionale economische clusters en lokale economische clusters. Hiermee suggereert u dat bij de ruimtelijke keuzes het economisch belang voorop dient te staan, terwijl in nationaal en regionaal beleid juist gevraagd wordt om integrale keuzes binnen de beperkt beschikbare ruimte. Wij vragen u duidelijk aan te geven dat onze inwoners erop mogen vertrouwen dat u de groene longen beschermd en de landschappen vanuit leef kwaliteit en brede welvaart voor hen op een hoogwaardig kwalitatief niveau beschikbaar blijven.

Voor het in stand houden van de landschappelijke kwaliteiten zijn twee belangrijke economische pijlers aanwezig. Dat zijn de veehouders die als grootste grondeigenaren het landschap onderhouden en via de duurzame productie van voedsel daar een hogere economische waardering voor dienen te ontvangen. Een tweede belangrijke pijler is de recreatieve sector. Beide lokale clusters vallen niet binnen de vijf clusters van de VEV. Bij de uitwerking verzoeken wij u deze economische belangen voor zover in redelijkheid verwacht mag worden te betrekken en te ondersteunen. In de VEV zou dat ook benoemd kunnen worden bij hoofdstuk 7 (blz.33) bij de beschrijving van regionale clusters stads en dorpseconomie door bij de aanduiding culturele en recreatieve functies ook landschappelijke recreatie te noemen en toe te voegen duurzame en (h)eerlijke voedselproductie.

Vanuit het belang van de leef kwaliteit is het wenselijk dat de landschappelijke kwaliteiten versterkt worden. In de Kamerbrief Uitkomsten BOL 2025 van 12 juni 2025 is dit door de minister ook nadrukkelijk benoemd: Vanuit NOVEX Zuidelijke Randstad wordt verder onderzoek gedaan naar het verbeteren van het regionale groenblauwe netwerk, om ook een impuls te kunnen geven aan de leefbaarheid die nodig is gezien de grote aantallen woningen die daar in de toekomst gebouwd gaan worden. Wij verzoeken u om bij te dragen aan deze onderzoeken voor de ruimtelijke verbetering. Wij vragen daarbij aandacht voor de inpassing van de spoorverdubbeling Oude Lijn binnen het landschap. De propositie hiervoor is bij u bekend.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland als drager van brede welvaart, met zijn unieke bijdrage via beleving (vrije tijdseconomie), voedselproductie (duurzame veehouderij) en natuur (biodiversiteit en klimaat). Deze productiefactoren versterken de regionale kwaliteit van leven en verdienen een volwaardige plek in de verdere uitwerking van de visies. Beide visies – de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat – zijn gericht op het maken van integrale keuzes binnen de schaarse ruimte. In de Mobiliteitsvisie is terecht benoemd dat open gebieden openblijven, waaronder Midden-Delfland, het Groene Hart en de kustgebieden. Tegelijkertijd wordt in de Visie Economisch Vestigingsklimaat ruimte geboden aan economische clusters, waarbij het uitgangspunt is dat dit niet ten koste gaat van de groene longen van de regio. Landschappelijke kwaliteit en leefbaarheid worden volwaardig meegewogen in beleid en projecten.
De visies zijn erop gericht de verschillende rollen die het landschap van Midden-Delfland vervult te behouden én te versterken. In de verdere uitwerking kunnen alle betrokken partijen projecten aandragen die bijdragen aan brede welvaart, waarbij het behoud en de ontsluiting van open ruimte voor inwoners uit stedelijke gebieden niet haaks hoeft te staan op de ontwikkeling van passende economische ontwikkelingen.

Wij zijn bekend met de propositie van de Oude Lijn en zullen bij de verdere uitwerking bijdragen aan de onderzoeken binnen NOVEX Zuidelijke Randstad.

Goede fietsverbindingen

Voor de uitwerking van de MoVi vragen wij uw aandacht ten aanzien van de fietsverbindingen. Dat is één van de sturingselementen om de druk op het wegennet te verlagen/ door fietspaden en -verbindingen als alternatief voor het OV en de auto te verbeteren. Doordat Midden-Delfland ten opzichte van het aantal inwoners een grote oppervlakte met veel fietspaden heeft, veroorzaakt dat een onevenredige financiële druk. De aanleg van de fietsverbindingen wordt meestal wel projectmatig gedekt, echter daardoor stijgen de structurele kosten voor beheer en onderhoud. De verdeelmaatstaven vanuit het Gemeentefonds houden hier onvoldoende rekening mee. Wij verzoeken u om de uitwerking van het fietsbeleid en vanuit uw betrokkenheid bij het BOL dit financiële aspect te betrekken.

Reactie algemeen bestuur

In de Mobiliteitsvisie wordt fietsinfrastructuur nadrukkelijk gezien als een essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem. Goede fietsverbindingen dragen bij aan het verminderen van de druk op het wegennet en vormen een aantrekkelijk alternatief voor de privéauto, met name wanneer ze aansluiten op mobiliteitsknooppunten en regionale verbindingen versterken. Binnen de verdere uitwerking van de corridoraanpak is het daarom van belang dat betrokken partijen gezamenlijk afspraken maken over maatregelen die wederzijdse belangen dienen. Daarbij hoort ook het gezamenlijk zoeken naar een passende financiële dekking voor zowel aanleg als beheer en onderhoud.

Integrale benadering en goede kwaliteit Openbaar Vervoer

Wij ondersteunen uw insteek van beide visies om vanuit de kerntaken mobiliteit en economisch vestigingsklimaat de brede welvaart van alle inwoners te verbeteren. Dit vraagt van de regio en onze gemeente(n) een integrale benadering bij beleidskeuzes, waarin ook plaats is voor het betrekken van belangen die niet direct vanuit de kerntaken zijn benoemd. Besluitvorming dient immers primair bij te dragen aan de kwaliteit van leven van onze inwoners' De MRDH vervult hier al een functie in vanuit de betrokkenheid bij o.a. de NOVEX ZR.

Wij verzoeken u om in een vroeg stadium van beleidsvoorbereiding uit te gaan van een integrale benadering, waarbij onderzoeksvragen niet beperkt worden tot de kerntaken van de MRDH. Positieve en negatieve effecten op andere beleidsthema's kunnen dan in een breder perspectief betrokken worden bij de gemeentelijke besluitvorming en bij de discussie in de bestuurs- en adviescommissies betrokken worden. Een voorbeeld hiervan is onder andere het onderzoek naar de Zuidwestlandcorridor.

Wij zouden het op prijs stellen de scope van het onderzoek uit te breiden naar een regionaal ringnetwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Doel hiervan is een regionale ring van hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. Op het ringnetwerk kunnen dan ook de subregionale vervoerslijnen vanuit de dorpen worden aangesloten. Het beschikbaar blijven van publiek vervoer is een randvoorwaarde voor de vitaliteit (brede welvaart) van het stedelijk netwerk en de omliggende dorpen. In het onderzoek naar een breder ringnetwerk kunnen tegelijkertijd ook (globaal) de effecten die dat netwerk heeft op de ontlasting van het hoofdwegennet benoemd worden. Dit biedt de mogelijkheden om de maatschappelijke effecten nader te kwantificeren, zoals de bereikbaarheid van grote werklocaties, onderwijs- en kennisinstellingen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen en verbeteren van de leefbaarheid in de dorpen en beleefbaarheid van

het landschap door een afname van het 'sluipverkeer'. Uiteraard geldt hierbij wel dat vanuit het aanbod van publiek vervoer (OV en/of doelgroepenvervoer) de ontsluiting vanuit de dorpen naar het ringnetwerk met voldoende kwaliteit in frequentie gewaarborgd blijft. Publiek vervoer voor de ontsluiting van de dorpen is essentieel voor de leefbaarheid en brede welvaart.

Uw bestuur heeft en dient zijn rol te pakken, naast het voorkomen van sluipverkeer zoals hiervoor is benoemd, bij een goede ontsluiting van kernen en het buitengebied voor de leefbaarheid in de dorpen en beleefbaarheid van het landschap.

Naast de investeringen in infrastructuur achten wij het essentieel dat de regio ook inzet op gedragsverandering. De gewenste verschuiving naar duurzame mobiliteit vraagt niet alleen om goede OV- en fietsvoorzieningen, maar ook om stimulerende maatregelen waardoor inwoners vaker kiezen voor deze alternatieven in plaats van de auto. Denk hierbij aan bewustwordingscampagnes, werkgeversbenaderingen en het delen van kennis over slimme mobiliteit. Zonder verandering in reisgedrag blijven investeringen in 'assets' beperkt effectief.

Reactie algemeen bestuur

De Visie op Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie zijn opgesteld vanuit de kerntaken van de MRDH, maar beogen nadrukkelijk ook een bredere maatschappelijke impact. Om zo bij te dragen aan brede welvaart en leefkwaliteit voor alle inwoners. Naast economische en mobiliteitsdoelstellingen worden ook ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke aspecten betrokken. Dit integrale uitgangspunt wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de corridors, waaronder het onderzoek naar de Zuidwestlandcorridor. Uw suggestie voor het uitbreiden van het netwerk Hoogwaardig Openbaar Vervoer sluit goed aan bij keuze 2 van de Mobiliteitsvisie. Bij de verdere uitwerking van de visie besteden we expliciet aandacht aan de ontsluiting van kernen en buitengebieden, met voldoende beschikbaarheid, kwaliteit en aansluiting.

Nissewaard

Algemeen

In reactie op uw brief d.d. 12 september 2025 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de ontwerp mobiliteitsvisie en de ontwerp visie economisch vestigingsklimaat. Nissewaard wil zich verder ontwikkelen naar een gezonde toekomstbestendige stad in balans, waar het aantrekkelijk wonen, werken en leven is, nu en in de toekomst. Om onze regio bereikbaar te houden en het economisch vestigingsklimaat te versterken ligt er voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke rol. Een goede bereikbaarheid is immers essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten en de New Town Spijkenisse in het bijzonder. Een heldere visie op het gewenste toekomstperspectief, die aansluit op de ambitie van Nissewaard is daarbij behulpzaam.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze in reactie op de ontwerp Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat 2025. De MRDH waardeert de ambitie van de gemeente Nissewaard om een gezonde, toekomstbestendige stad te worden en erkent de cruciale rol van bereikbaarheid voor de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten en Spijkenisse.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Bedrijventerreinen

Nissewaard onderschrijft de insteek van de visie waarbij bedrijventerreinen worden versterkt, met het uitgangspunt het juiste bedrijf op de juiste plaats. De regio staat immers voor de uitdaging om te voorzien in voldoende ruimte voor bedrijvigheid, gekoppeld aan mobiliteit en duurzame ontwikkeling, om daarmee de balans in wonen en werken te verbeteren.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie.

Toekomstbestendig vestigingsklimaat

Nissewaard wil haar economische veerkracht versterken en ontwikkelen naar een robuust, krachtig en toekomstbestendig vestigingsklimaat voor bedrijven en ondernemers waarin ook de toekomstbestendigheid van de lokale en regionale werkgelegenheid gewaarborgd blijft.
Naast het behoud van banen bieden we met een uitbreiding van het areaal bedrijventerreinen gevestigde bedrijven de ruimte om te groeien en willen we de mogelijkheid gaan bieden van vestigings- en ontwikkelruimte voor nieuwe bedrijven die werkgelegenheid bieden en zich richten op de transities in de Mainport (HIC) op het gebied van energie, duurzaamheid, toekomstbestendigheid
en circulaire economie. Het beter benutten van het bestaande bedrijventerrein Halfweg Molenwatering, de eerste uitbreiding met de Driehoek, en de eerste fase Bernissester, sluiten hierop aan. Deze ontwikkeling overstijgt het lokale belang en raakt direct aan regionale bereikbaarheid en ruimtelijk-economische structuur.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het regionale belang van de door u genoemde bedrijventerreinen.

Techniekonderwijs

De geschetste versterking van het vestigingsklimaat in relatie tot de Mainport in transitie houdt in dat Nissewaard een “Service Valley” is voor gespecialiseerde en innoverende toeleveranciers en dienstverleners voor logistiek, procesindustrie en maakindustrie, met een regionale functie. Om de kwaliteit en ontwikkeling van het aanwezige en toekomstig arbeidspotentieel te kunnen waarborgen en uit te breiden voor de toekomst is het noodzakelijk om met onderwijs en MKB te komen tot realisatie van techniekonderwijs (MBO/HBO) binnen een netwerk van onderwijshubs nabij OV-knooppunten, en trajecten van leven lang ontwikkelen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven dat onderwijs een cruciale sleutel is om de economische behoefte aan voldoende en gekwalificeerd personeel in te vullen. Onderwijs moet daarbij zo goed mogelijk bereikbaar zijn.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

OV en doelgroepenvervoer De visie kent een belangrijke rol toe aan het aangekondigde onderzoek naar de voor- en nadelen van een koppeling tussen het OV en het doelgroepenvervoer, en het vervolg wat daaraan zal worden gegeven. Het is voor Nissewaard een voorwaarde dat gemeenten die dat wensen zelf zeggenschap kunnen houden op de invulling en organisatie van het doelgroepenvervoer, vanuit het oogpunt van kwaliteit en de gewenste lokale regie. Daarmee maken we dus een voorbehoud bij keuze 1 (De regio organiseert alle vormen van vervoer). Er is voor ons nu geen noodzaak om de huidige organisatie van het doelgroepenvervoer te veranderen. Wij verwachten juist problemen bij een bundeling en schaalvergroting.

Reactie algemeen bestuur

De Mobiliteitsvisie benoemt het doen van onderzoek naar voor- en nadelen van koppeling OV en doelgroepenvervoer, zonder vooraf uitkomsten en vervolgstappen vast te leggen. De onderwerpen lokale regie en kwaliteit worden meegenomen in het onderzoek. Daarnaast benadrukken wij dat de visie zich richt op 2050 en verder en er nu een aantal trends zichtbaar worden: 50% meer ouderen in 2050 in Nederland en forse personeelstekorten onder chauffeurs en technisch personeel bij OV-bedrijven en vervoerders van doelgroepenvervoer. Die trends maken dat wij nu voorstellen te onderzoeken wat mogelijke toekomstige oplossingen kunnen zijn.

Ruimtelijke keuzes
De visie zet in op gerichte investeringen om de bereikbaarheid te versterken. We begrijpen de samenwerking in de corridor-aanpak en de knooppunten in de vorm van gezamenlijke ruimtelijke en mobiliteitsinvesteringen, maar het blijft van belang dat de partijen dit doen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden.

Reactie algemeen bestuur
Het is inderdaad de bedoeling dat partijen (gemeenten, MRDH, stakeholders) ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheden samenwerken in een corridor en samen wederkerige afspraken maken voor gerichte investeringen om de opgaven in het gebied aan te pakken.

Technologie
De visie gaat nadrukkelijk in op de rol die nieuwe technologie moet gaan vervullen bij bereikbaarheidsvraagstukken, zoals autonoom rijden van metro's of bussen, slimmere logistiek en verkeersveiligheid. Nissewaard ziet zeker kansen voor het toepassen van technologische oplossingen. Bijvoorbeeld voor multimodale verkeersinformatie waarbij automobilisten ook alternatieven met P+R en OV krijgen aangeboden. De visie benoemt een aantal kansen en randvoorwaarden voor nieuwe technologieën, met aandacht voor de benodigde wet- en regelgeving en het actief betrekken van reizigers. We zijn benieuwd naar het programma dat inzicht biedt in de toepasbaarheid van technologieën voor onze opgaven.

Reactie algemeen bestuur

Het door u genoemde voorbeeld van multimodale verkeersinformatie, waarbij reizigers P+R en OV-alternatieven aangeboden krijgen, is exact het soort toepassing dat we met de visie beogen. In het uitvoeringsprogramma werken we uit hoe het 'Toegepast technologieprogramma', zoals beschreven in paragraaf 5.4, vorm krijgt. Het doel is kennis, inzicht en overzicht te realiseren voor de toepasbaarheid van technologieën voor onze regionale opgaven. Daarbij is het perspectief van reizigers essentieel.

Openbaar vervoer
Een aantal keuzes in de visie lijkt financieel gedreven (met minder middelen moeten we meer doen), terwijl dit niet altijd wordt benoemd of onderbouwd. Reguliere buslijnen blijven van belang als schakel tussen Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en kleinschalig OV, ook waar er geen mogelijkheden zijn voor vrijliggende infrastructuur (busbanen). Vraaggestuurd OV dreigt voor de kleine verbindingen het nieuwe normaal te worden, terwijl Nissewaard de voorkeur geeft aan vaste lijnen. We begrijpen dat vraaggestuurd vervoer als flexibele en innovatieve vervoersvorm kansen en mogelijkheden biedt in specifieke gebieden. Maar heb vooral aandacht voor het perspectief van de gebruiker. De reiziger ervaart het reserveren als een grote drempel bij het gebruik maken van vraaggestuurd vervoer, zoals blijkt uit recent onderzoek naar flexvervoer (juni 2025) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). We zien graag dat wordt gedacht vanuit de inwoners en hun mobiliteitsbehoefte, specifiek vanuit de perspectieven van de verschillende gebruikersgroepen. Het is niet vermeld in de visie, maar we vragen daarbij ook aandacht voor de mogelijkheden van personenvervoer over water, zeker nu de financierbaarheid van de bestaande veerverbindingen onder grote druk staat.

Reactie algemeen bestuur

De keuzes in de visie zijn primair gericht op het aanpakken van grote maatschappelijke opgaven (zoals vergrijzing, ruimtegebrek en duurzaamheid). De visie kiest voor een robuuste ruggengraat van verbindend HOV, als basis voor verdichting van wonen en werken. Dit HOV-netwerk wordt aangevuld met andere vormen van actieve en publieke mobiliteit (lopen, (e-)fiets, deelmobiliteit, vraagafhankelijk, et cetera). Het gebruikersperspectief is leidend. Het doel is niet om vaste lijnen te vervangen door een systeem met hoge drempels. Het doel is één samenhangend netwerk. We begrijpen dat vervoer over water voor Nissewaard een passende vorm van vervoer kan zijn. Wij zijn pleitbezorger van deze vorm van vervoer in maatregelpakketten die gezamenlijk met partijen in het gebied worden opgesteld voor verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zeker in relatie tot de grote onderhoudsopgaven aan wegen in de MRDH-regio kan dit vervoer over water een ondersteunende functie hebben. Voor zowel goederen- als personenvervoer is verschuiving naar binnenvaart en watertaxi's of veerdiensten interessant. Vervoer over water is financieel complex te organiseren. Daarom moeten we gezamenlijk kijken hoe we de bekostiging koppelen aan andere opgaven.

Bereikbaarheid Haven
De visie lijkt het autogebruik te willen ontmoedigen. Op ons eiland zal de auto echter een belangrijke functie blijven vervullen, gegeven de gebrekkige OV-bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex. Nissewaard benadrukt daarom het belang van de bereikbaarheid naar en van de Rotterdamse haven voor werknemers en ook voor studenten. De gemeente zet in op het versterken van de Mbo-opleidingen en dan is het essentieel dat Mbo-studenten bij een stageplaats in de haven kunnen komen (zonder auto). Onconventioneel denken over OV kan hierbij helpen om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo stelt bijvoorbeeld 24 uurs

inzetbaar OV in staat om het vervoer aan te sluiten op de wisseldiensten in de haven. In dergelijke opgaven zien we dus dat mobiliteit en de sociaal-economische ontwikkeling van de regio elkaar raken en met elkaar verweven dienen te zijn.
Reactie algemeen bestuur
De Mobiliteitsvisie erkent de blijvende rol van de privéauto op onder andere Voorne-Putten. Voor mbo-studenten zonder auto wordt 24-uurs-OV bekeken om medewerkers met wisseldiensten te bedienen. Dit past volledig in keuze 2 ‘Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7’.
Corridors en oeververbinding In het kader van de economische vitaliteit van Voorne-Putten, met de doorontwikkeling van de bedrijventerreinen van Spijkenisse als Service Valley voor het Haven Industrieel Complex en de Greenport, is onderzoek naar een tweede oeververbinding over het Hartelkanaal noodzakelijk om de robuuste bereikbaarheid in de toekomst te kunnen waarborgen. Dat biedt dan ter plekke concrete kansen om een rol te spelen in de transformatie die de haven doormaakt. We hebben hier de ruimte en het werkgelegenheidspotentieel op het knooppunt van twee corridors: de Maasdeltacorridor en de Groene Kruiswegcorridor. Daarom is het belangrijk een tweede oeververbinding alvast te benoemen in de visie.
Reactie algemeen bestuur
De Visie op Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie onderstrepen de economische vitaliteit van Voorne-Putten. We herkennen de opgaven en werken daarom graag binnen de corridoraanpak aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten.
Tot slot Nissewaard verwelkomt de toenemende kruisbestuiving tussen de takken vervoer en economie in de MRDH. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar een belangrijke randvoorwaarde voor de bedrijvigheid en de sociaaleconomische ontwikkeling in onze regio.
Reactie algemeen bestuur U benadrukt terecht dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een essentiële randvoorwaarde voor economische groei en sociaaleconomische ontwikkeling. De versterkte wisselwerking tussen vervoer en economie binnen de MRDH biedt waardevolle kansen voor een samenhangend en toekomstgericht regionaal beleid.
Pijnacker-Noordorp
Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat
De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp dankt u voor de mogelijkheid om te reageren op de ontwerpvisie Economisch Vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Wij waarderen de integrale aanpak, de ambities en de duidelijke strategische keuzes die in de visie zijn verankerd.
Algemeen Mobiliteitsvisie
Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-Mobiliteitsvisie van de MRDH. De ontwerpvisie is via een uitgebreid proces tot stand gekomen, waarbij –voor het eerst - ook inwoners zijn betrokken. Het is positief dat deze stap is gezet. We geven u in overweging om in de definitieve visie stil te staan bij wat de participatie voor de visie heeft opgeleverd. We zien het doorlopen participatietraject als een waardevolle start. Wij verzoeken u om hier in toekomstige processen actief vervolg aan te geven. Door inwoners structureel te betrekken, komt de MRDH dichter bij de samenleving te staan. Dit is van groot belang, omdat besluiten van de MRDH van directe invloed zijn op het dagelijks leven van bewoners, reizigers en ondernemers in de regio. Daarnaast waarderen wij het dat de visie is vertaald naar concrete actielijsten voor de komende jaren. Daarmee geeft de visie daadwerkelijk richting aan ons toekomstig handelen.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en de erkenning van het participatieproces, inclusief de primeur van inwonersbetrokkenheid. De inzichten en opbrengsten hiervan zijn opgenomen in de ontwikkeling van de visie en zijn daarnaast zichtbaar gemaakt door middel van de ‘rode-draad-quotes’. Inwonersparticipatie krijgt vervolg in toekomstige brede (visie-) trajecten.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Vijf clusters In de visie wordt focus gelegd op de vijf essentiële clusters voor onze regio. Deze voorgestelde clusterbenadering is herkenbaar en sluit aan bij het economische profiel van Pijnacker-Nootdorp. De aandacht voor Hightech Horticulture en de Innovatieve Maakindustrie biedt concrete kansen om regionale en onze lokale inspanningen te versterken. Wij zien daarbij een logische samenwerking tussen

MRDH, Greenport West-Holland en Businesspark Haaglanden. Ook de belangrijke rol van de stads- en dorpsverzorgende economie als randvoorwaarde voor regionale vitaliteit juichen wij toe.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en zien met u ook kansen voor meer uitwisseling tussen deze clusters.
Ruimte voor werken De focus in de visie op functiemenging, herstructurering en beter ruimtegebruik sluit goed aan bij onze eigen inzet op werklocaties zoals bij bedrijvenpark de Boezem. Wij hopen van harte dat dergelijke initiatieven in de toekomst ondersteund en gefaciliteerd kunnen blijven worden door de MRDH. Daarnaast onderstrepen wij het belang van een regionale ontwikkelmaatschappij die zich niet alleen richt op bedrijventerreinen, maar ook op glastuinbouwgebieden. Dit helpt om daadwerkelijk uitvoering te geven aan meer ruimte voor economie.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn met u van mening dat een ontwikkelmaatschappij (in een nader te bepalen vorm) kan bijdragen aan de realisatiekracht van de regio.
Innovatie en technologie De gewijzigde koers om een bredere benadering toe te passen om ook het bredere mkb te bereiken en te ondersteunen bij praktische innovatie zien wij als een positieve ontwikkeling. Innovatie moet ook juist daar plaatsvinden om de grote opgaven op te kunnen vangen en de regionale economie te laten groeien. We hopen daar in de uitvoeringsprogramma's concrete acties terug te zien.
Reactie algemeen bestuur
In het uitvoeringsprogramma zal aandacht zijn voor de wijze waarop innovatie zo goed mogelijk kan bijdragen aan een verbonden en welvarende regio.
Toekomstbestendig arbeidspotentieel De inzet op betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt is essentieel. In onze gemeente streven wij naar een gezonde arbeidsmarkt met voldoende werkgelegenheid en ruimte voor leren in de praktijk. De visie sluit hierop aan en biedt kansen om als regio te investeren in het werk en de vaardigheden van de toekomst, met speciale aandacht voor jongeren, zij-instromers en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Hoewel er geen MBO of HBO campus binnen onze gemeentegrenzen is gehuisvest zien wij het regionale belang van deze ontwikkeling.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en onderschrijven het belang van een gezonde, inclusieve arbeidsmarkt waar ook mensen met een afstand tot die markt volop kunnen meedoen.
Van visie naar uitvoering Wij constateren dat de visie een stevige ambitie heeft. De werkelijke impact zal blijken in de uitvoering, via de nieuwe strategische agenda en de nog op te stellen werkprogramma's. Duidelijke uitvoeringslijnen, bestuurlijke betrokkenheid en transparante afstemming met gemeenten zijn in onze ogen daarbij van groot belang. Wij hebben de wens om hier actief in mee te denken. Naast het traject van de Economische Visie heeft een separaat traject voor Mobiliteitsvisie gelopen. Wij vinden het jammer dat de MRDH de trajecten voor de mobiliteitsvisie en het economisch vestigingsklimaat afzonderlijk heeft doorlopen. Mobiliteit is immers geen doel op zichzelf, maar ook een middel om het economisch vestigingsklimaat te versterken en bij te dragen aan de brede welvaart in de regio. Wij zien daarom graag dat in de verdere uitwerking van beide visies een expliciete en sterke koppeling wordt gemaakt tussen beide visies, zodat beleidskeuzes beter op elkaar aansluiten en gezamenlijk meer effect kunnen genereren.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven de relatie tussen beide visies en zullen dan ook een gezamenlijk uitvoeringsprogramma opstellen. Hierdoor borgen wij de integraliteit en samenhang tussen de uitgangspunten uit beide visies.
Waardering voor het proces Wij spreken onze waardering uit voor het zorgvuldige proces waarin bestuurlijke en ambtelijke input is verwerkt. De snelheid en kwaliteit waarmee de MRDH-organisatie de visie onder hoge tijdsdruk heeft uitgewerkt verdient een compliment. De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp staat positief tegenover de conceptvisie en onderschrijft de ingezette koers. Wij kijken uit naar de verdere concretisering en uitvoering en horen graag hoe we een actieve bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van de ambitie.

Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en zien uit naar verdere intensieve samenwerking.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Dromen, durven en doen De visie is opgebouwd rond de thema's 'dromen', 'durven' en 'doen'. We kunnen ons goed vinden in de droom waarin iedereen, ongeacht vervoersbehoefte of budget, de vrijheid heeft om zich te verplaatsten, elkaar te ontmoeten, zich te ontwikkelen en persoonlijke doelen te bereiken. Tegelijkertijd realiseren wij ons dat de MRDH deze droom niet alleen kan waarmaken. Hiervoor zijn ook investeringen en steun van het Rijk en Europa nodig. Wij vragen u daarom om de droom kracht bij te zetten door in de verdere uitwerking een investeringsstrategie op te nemen met concrete maatregelen voor de toekomst en een doordacht plan voor de financiering daarvan.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn blij te lezen dat u zich kan vinden in de droom. Wij nemen de oproep voor een investeringsstrategie serieus, zoals dit ook in de visie wordt benoemd bij keuze 5 'Schouders eronder voor investeringskracht'. In het uitvoeringsprogramma wordt opgenomen hoe we tot een investeringsagenda komen met concrete maatregelen, financieringsbronnen (Rijk, Europa, private partners) en prioritering.
Verkeersveiligheid Een veilige verkeersomgeving is een essentiële voorwaarde voor iedereen die zich verplaatst – of het nu te voet, met de fiets of per auto is. We zijn dan ook blij met de aandacht voor verkeersveiligheid in de Mobiliteitsvisie. Tegelijkertijd laten de stijgende ongevalscijfers zien dat extra inzet noodzakelijk is. Ook wij willen graag meer doen om de verkeersveiligheid in onze gemeente te verbeteren. Helaas lopen we hierbij aan tegen beperkte middelen en capaciteit – een uitdaging die veel gemeenten herkennen. Regionale samenwerking is daarom van groot belang: door kennis, capaciteit en middelen te bundelen, kunnen we efficiënter en effectiever optreden. Wij vragen u daarom om bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie ook een uitvoeringsprogramma Samenwerking Verkeersveiligheid op te stellen, waarin concrete stappen worden opgenomen voor regionale samenwerking en ondersteuning van gemeenten.
Reactie algemeen bestuur
Wij delen uw aandacht voor het thema verkeersveiligheid en hebben het daarom als randvoorwaarde opgenomen in de Mobiliteitsvisie. In het uitvoeringsprogramma wordt verkeerveiligheid meegenomen. .
Mobiliteitsmanagement In de visie wordt ingezet op fysieke maatregelen, zoals de aanleg van fietspaden en uitbreiding van railinfrastructuur, om actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Zulke voorzieningen zijn cruciaal, maar het succes ervan staat of valt met het daadwerkelijke gebruik. Willen we de bereikbaarheid per auto in de regio op peil behouden, dan is het essentieel dat meer inwoners bewust kiezen voor de fiets en/of het openbaar vervoer. We missen in de visie daarom aandacht voor mobiliteitsmanagement en het stimuleren van gedragsverandering. Want hoe zorgen we ervoor dat inwoners daadwerkelijk overstappen op duurzamere vormen van vervoer? Wij roepen u dan ook op om bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie nadrukkelijk in te zetten op concrete maatregelen en middelen voor gedragsverandering en mobiliteitsmanagement. Daarbij zien wij voor een organisatie als Zuid-Holland Bereikbaar een belangrijke rol weggelegd – als aanjager, verbinder, uitvoerder en bedenker van effectieve, gedragsgerichte acties. Alleen met deze gecombineerde aanpak – van infrastructuur én gedrag – realiseren we de mobiliteitstransitie die nodig is voor een bereikbare en leefbare regio.
Reactie algemeen bestuur
In hoofdstuk 5 'Doen*'* hebben we verschillende acties opgenomen die mobiliteitsmanagement concreet maken. Zo werken we onder 'Voorwaarden op orde' aan afspraken met werkgevers. Bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer zetten we in op maatregelen die het gebruik van publieke mobiliteit stimuleren. Bij fietsen, lopen en kleinschalig, vraaggestuurd en gedeeld vervoer zoeken we actief samenwerking met werkgevers en maatschappelijke organisaties. Bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie en binnen de corridoraanpak zal expliciet aandacht worden besteed aan concrete gedragsgerichte interventies.
Visie op dienstverlening

Het openbaar vervoer is een onmisbare schakel in de transitie naar actieve en duurzame mobiliteit. Het is daarom ook positief dat de visie sterk inzet op het openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto. Meer reizigers in bus, tram en metro betekent immers minder autoverkeer, wat direct bijdraagt aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio. Veel inwoners maken echter geen gebruik van het openbaar vervoer, omdat het gebruik als ingewikkeld, tijdrovend en duur wordt ervaren. In de visie is nu opgenomen dat de MRDH samen met vervoerders en publieke/private partners maatregelen gaat ontwikkelen om het gebruik van publieke mobiliteit te stimuleren. Dit is een goed begin, maar wij stellen voor om bij de uitwerking van de visie ook een afzonderlijke visie op de dienstverlening te ontwikkelen. Deze zou kaders voor een toekomstbestendige, klachtgerichte en goed functionerende OV-dienstverlening moeten bevatten. Het is belangrijk dat hierbij ook wordt ingegaan op de rol en verantwoordelijkheden van de vervoerders op het ov-systeem.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen uw suggestie om bij de verdere uitwerking van de visie ook een afzonderlijke visie op OV-dienstverlening te ontwikkelen. MRDH is voornemens om na vaststelling van de visie uitgangspunten op te stellen voor het kader waarin samen met RET en HTM nieuwe concessies voor publieke mobiliteit worden vormgegeven. In aanloop naar nieuwe concessies zullen we afspraken maken over de dienstverlening.

Reizigers centraal

Als onderdeel van de verdere uitwerking van de visie wordt onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer. We kunnen ons vinden in dit onderzoek en vinden het belangrijk om eerst de resultaten van dit onderzoek af te wachten voordat wordt overgegaan tot het aanpassen van bestaande concessies.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen dat u het onderzoek naar de koppeling van verschillende vervoersvormen ondersteunt. Het aangekondigde onderzoek naar een mogelijke koppeling met openbaar vervoer is bedoeld om kansen en knelpunten in beeld te brengen. In de onderzoeksopzet staan kwaliteit, flexibiliteit en zeggenschap van gemeenten centraal. De uitkomsten zullen richting geven aan vervolgstappen, waarbij we samen met gemeenten kijken hoe we dit verder oppakken.

Koppeling met visie op Economische Vestigingsklimaat

Naast het traject van de Mobiliteitsvisie heeft een separaat traject voor de visie op het Economische Vestigingsklimaat gelopen. Wij vinden het jammer dat de MRDH de trajecten voor de mobiliteitsvisie en het economisch vestigingsklimaat afzonderlijk heeft doorlopen. Mobiliteit is immers geen doel op zichzelf, maar ook een middel om het economisch vestigingsklimaat te versterken en bij te dragen aan de brede welvaart in de regio. Wij zien daarom graag dat in de verdere uitwerking van beide visies een expliciete en sterke koppeling wordt gemaakt tussen beide visies, zodat beleidskeuzes beter op elkaar aansluiten en gezamenlijk meer effect kunnen genereren.

Al met al onderschrijven wij de visie en zien deze als een waardevolle basis. Wel vragen wij u met bovenstaande punten om enkele aanscherpingen en verdere uitwerking. We willen graag bij deze uitwerking betrokken zijn. Tot slot danken wij u voor het opstellen van deze visie en wensen u veel succes bij de verdere implementatie.

Reactie algemeen bestuur

Wij erkennen dat de trajecten voor de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat 2025 separaat lijken te zijn verlopen, maar benadrukken dat nauwe samenwerking heeft plaatsgevonden bij de ontwikkeling van de visies. Dit ziet u ook terug in dezelfde opbouw van de visies en overlappende en samenhangende inhoud. In het uitvoeringsprogramma wordt de koppeling expliciet: door één gezamenlijk uitvoeringsprogramma te maken met mobiliteit als middel voor economische versterking en brede welvaart.

Ridderkerk

Algemeen

Op 12 september 2025 heeft u onze gemeenteraad uitgenodigd om een zienswijze te geven op de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie. Visies die tot stand zijn gekomen door het werk van 21 gemeenten (van raad tot college tot ambtelijke organisatie). Wij danken u voor de toezending ervan en de mogelijkheid om onze zienswijze hierop te delen.

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat. Ridderkerk onderschrijft het belang van de samenhang tussen beide visies om de ambitie ‘Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven’ waar te kunnen maken. Mobiliteit wordt in onze ogen terecht genoemd als sleutelvoorwaarde voor een sterk Economisch Vestigingsklimaat. Wij herhalen ons u bekende standpunt dat de MRDH is gestoeld op twee pijlers, namelijk openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat.

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie “Dromen, durven, doen”. Ridderkerk onderschrijft de ambitie van de MRDH om mobiliteit te positioneren als vliegwiel voor economische en maatschappelijke ontwikkeling en als voorwaarde voor een duurzame, inclusieve en concurrerende regio. Wij herhalen ons, het bij u bekende, standpunt dat de MRDH is gestoeld op twee pijlers namelijk openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. Wij willen in het bijzonder aandacht vragen voor de relatie tussen de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat. Voor Ridderkerk is het van groot belang dat beide visies in samenhang worden uitgewerkt. Een integrale benadering van mobiliteit, economie en leefomgeving is essentieel om te komen tot een toekomstbestendige en evenwichtige ontwikkeling van de regio.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en onderschrijven dat mobiliteit en economisch vestigingsklimaat de pijlers zijn voor de MRDH. De beide visies worden uitgewerkt in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Keuzes en rollen

In hoofdlijnen onderschrijft Ridderkerk de richting van de visie en de keuzes die hierin gemaakt worden.
Ook de benoemde rollen van respectievelijk katalysator, initiatiefnemer en aanjager bij de keuzes die gemaakt worden om tot een excellent vestigingsklimaat te komen, worden gewaardeerd. Er zijn ook een aantal onderwerpen die Ridderkerk graag bij u onder de aandacht brengt.

Reactie algemeen bestuur

De rollen zullen ons helpen om steeds de juiste positie te bepalen in de uitvoering, waarbij we steeds inzetten op de grootst mogelijke meerwaarde.

Agrologistiek/Dutch Freshport

Ridderkerk maakt onderdeel uit van Dutch Fresh Port, één van de grootste agro-foodlogistieke knooppunten van Nederland. In de verschillende verwijzingen en de beschrijving van het regionale cluster ‘Hightech Horticulture’ komt onvoldoende naar voren dat de agrologistiek integraal en essentieel onderdeel is van de Greenport. Bovendien is de agrologistieke rol die Dutch Fresh Port speelt ook niet afleidbaar uit de term ‘Hightech Horticulture’. Wij verzoeken u daarom om Dutch Fresh Port in de visie aan te duiden als apart economisch cluster, gericht op agrofoodlogistiek, en dit in de gehele visie consistent door te voeren.

Dutch Fresh Port is niet alleen een logistiek knooppunt, maar ook een centrum voor voedselinnovatie en duurzame ketenontwikkeling. Door de bereikbaarheid en logistieke infrastructuur van dit gebied te versterken, wordt het vestigingsklimaat voor de gehele zuidelijke regio verbeterd. Daarmee blijft de MRDH internationaal concurrerend op het gebied van agrofood, logistiek en innovatie. Wij verzoeken de MRDH om dit cluster nadrukkelijker te positioneren en te ondersteunen ten aanzien van:

- optimale bereikbaarheid voor vrachtverkeer en personeel;
- voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen en voorzieningen;
- integrale aandacht voor logistiek, productie, innovatie en veiligheid.

In navolging op deze punten vragen wij ook aandacht voor het belichten van de ‘volle inzet op innovatie en technologie’ (keuze 2) en de daarmee gepaard gaande digitalisering en verduurzaming van de (agro)logistiek als geheel.
Voor het Economisch Vestigingsklimaat van de (agro)logistieke sector is mobiliteit essentieel of zogezegd een sleutelvoorwaarde. De bereikbaarheid in alle opzichten van de zuidelijke flank van de MRDH en Dutch Fresh Port in het bijzonder zorgt voor een internationaal concurrerende positie op het gebied van

agrofood, logistiek en innovatie. De samenhang tussen de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat met betrekking tot Dutch Fresh Port komt onvoldoende naar voren.
Reactie algemeen bestuur
Samen met agrologistiek vormt Highttech Horticulture een versterkend ecosysteem waarin productie (hightech horticulture) en distributie (agrologistiek) elkaar aanvullen. Wij passen de aanduiding van het cluster ‘Hightech Horticulture’ aan naar ‘Hightech Horticultue en agrologistiek’. Zo wordt recht gedaan aan het belang en de breedheid van dit cluster. Door de clusteraanduiding te verbreden met ‘en agrologistiek’ zal in de uitwerking van de visies in één uitwerkingsprogramma dit in samenhang kunnen worden uitgewerkt.
Inwonerbijdrage/governance
De ambities zijn groot in de visie, maar er wordt ook gesproken over het verlagen van de inwonerbijdrage. Ridderkerk vraagt aandacht voor de uitwerking van deze op het oog tegenstrijdigheid. Bij een verandering van financiële stromen kan ook de governance structuur veranderen.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat een verkenning naar het verlagen van de inwonerbijdrage op het eerste gezicht haaks lijkt te staan op de grote ambities. Echter door in te zetten op andere (nieuwe) financiële stromen zal helder moeten worden of deze verlaging opportuun is. Dit zal moeten blijken uit de aangekondigde verkenning, evenals eventuele mogelijke aanpassingen in de structuur. Ons doel is om te verkennen wat mogelijk is binnen de huidige structuur.
Brede Welvaart
Met interesse kijkt Ridderkerk uit naar de uitwerking van de visie en de plaats die het thema Brede Welvaart hierin inneemt. Voor Ridderkerk blijft het van belang om Brede Welvaart mee te nemen in de afwegingen en keuzes die gemaakt worden. Een dergelijke integrale benadering van gebiedsontwikkeling zoals deze gaande is rond Dutch Fresh Port komt ook tot uiting in onze Regiodeal.
Reactie algemeen bestuur
Brede welvaart zal bij de uitwerking een grote rol spelen om tot een sterk vestigingsklimaat te komen. Wij onderschrijven dat de uitwerking van Dutch Freshport hier een goed voorbeeld van is.
Tot slot
Wij vertrouwen erop dat onze zienswijze u een duidelijk beeld heeft gegeven van onze standpunten. De gemeente Ridderkerk wenst u veel wijsheid toe bij de verdere uitwerking van het proces.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u nogmaals voor uw reactie.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Vervoer over water In de visie krijgt personenvervoer over water beperkt aandacht. Ridderkerk hecht juist grote waarde aan deze modaliteit. Onze ligging aan de rivier biedt uitstekende kansen om de waterwegen als duurzame mobiliteit beter te benutten, bijvoorbeeld richting Rotterdam en de Drechtsteden. Wij verzoeken de MRDH om personenvervoer over water nadrukkelijker te verankeren in de uitvoeringsagenda, inclusief een verkenning van corridors, haltes en samenwerkingsvormen met gemeenten en marktpartijen.
Reactie algemeen bestuur
We begrijpen dat vervoer over water voor Ridderkerk een passende vorm van vervoer kan zijn. Wij zijn pleitbezorger van deze vorm van vervoer in maatregelpakketten die gezamenlijk met partijen in het gebied worden opgesteld voor verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zeker in relatie tot de grote onderhoudsopgaven aan wegen in de MRDH-regio kan dit een ondersteunende functie hebben. Voor zowel goederen- als personenvervoer is verschuiving naar binnenvaart en watertaxi’s of veerdiensten interessant. Vervoer over water is financieel complex te organiseren. Daarom moeten we gezamenlijk kijken hoe we de bekostiging koppelen aan andere opgaven.
Doelgroepenvervoer als onderdeel van publieke mobiliteit

Ridderkerk herkent de regionale opgave om collectief vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar af te stemmen, maar heeft grote zorgen over een te vergaande schaalvergroting. Wij hebben het doelgroepenvervoer lokaal goed georganiseerd en willen deze kwaliteit en betrouwbaarheid behouden.
Ervaringen uit het verleden leren dat sturing op afstand juist leidde tot kwaliteitsproblemen. Ridderkerk hecht er daarom sterk aan om zelf de regie te houden over de uitvoering en organisatie van dit vervoer.
Wij zien voor de MRDH vooral een rol in het faciliteren van kennisdeling en het verkennen van mogelijke voordelen of knelpunten van samenwerking, samen met gemeenten die hier vrijwillig aan willen deelnemen. Daarbij moet de kwetsbare positie van de gebruikers en het huidige kwaliteitsniveau altijd het uitgangspunt zijn.
Een goed functionerend doelgroepenvervoer is van groot belang voor de zelfredzaamheid en arbeidsdeelname van inwoners die afhankelijk zijn van aangepast vervoer. Behoud van kwaliteit, nabijheid en gemeentelijke sturing blijft daarbij voor Ridderkerk leidend.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn blij dat u de regionale opgaven herkent. In lijn met de Mobiliteitsvisie is het uitgangspunt dat we eerst zorgvuldig verkennen wat de mogelijkheden zijn, zonder op een vooraf vaststaand eindbeeld te sturen. Daarnaast onderschrijven wij dat kwaliteit van doelgroepenvervoer randvoorwaardelijk is, zeker voor kwetsbare groepen. Ook is voldoende zeggenschap bij de gemeenten van groot belang.

De buurtbus als volwaardig onderdeel van het OV-systeem

De buurtbus vervult in Ridderkerk en omliggende gemeenten een belangrijke schakel in het lokale openbaar vervoer. Wij verzoeken de MRDH de buurtbus structureel te verankeren in de OV-concessie en te voorzien van passende financiering, passend bij de verantwoordelijkheid van de MRDH om vervoer tot in de haarvaten van de regio te organiseren.
Een fijnmazig en betrouwbaar OV-netwerk is een belangrijke randvoorwaarde voor een goed functionerende arbeidsmarkt en voor de bereikbaarheid van voorzieningen, onderwijs en bedrijvigheid. De buurtbus levert hier een directe bijdrage aan en versterkt zo de samenhang tussen mobiliteit en economische vitaliteit binnen de regio.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van maatwerkvervoer, zoals buurtbussen, en zien net als u kansen in een regionale aanpak. Dit sluit aan bij de Mobiliteitsvisie, waarin publieke mobiliteit – inclusief maatwerkoplossingen – als richtinggevend thema is benoemd. Wij gaan graag met u en andere gemeenten in gesprek over verdere regionale samenwerking op dit onderwerp.

Aandachtspunten

Specifiek vragen wij ook nog extra aandacht voor een aantal punten:
- 24/7 mobiliteit: Ridderkerk steunt de ambitie van de MRDH om publieke en actieve mobiliteit breed beschikbaar te maken, maar vraagt expliciet aandacht voor de haalbaarheid en de financiële consequenties van een 24/7-mobiliteitssysteem. Realistische fasering en maatwerk per gebied zijn hierbij essentieel.
- Dutch Fresh Port: in de Mobiliteitsvisie wordt Dutch Fresh Port aangeduid als onderdeel van “hightech horticulture”. Ridderkerk verzoekt om Dutch Fresh Port in de visie consequent te positioneren als een afzonderlijke economische motor, gericht op agrofoodlogistiek, en deze terminologie in de gehele visie consistent door te voeren.
- Rol van busvervoer: op pagina 39 van de visie lijkt te worden geconcludeerd dat bussen niet langer binnen het fundament van het mobiliteitssysteem vallen. Ridderkerk verzoekt om dit te corrigeren en duidelijk te maken dat busvervoer, inclusief metrobussen en reguliere lijnen, integraal onderdeel blijft van het regionale OV-systeem en deze terminologie in de gehele visie consistent door te voeren. Waarbij we ook specifiek aandacht vragen voor de figuur op pagina 42.

Reactie algemeen bestuur

In de uitvoering naar een 24/7 systeem blijft er expliciet aandacht voor de haalbaarheid en kosten. Deze ambitie nemen we mee in het uitvoeringsprogramma. De clusterbenaming ‘Hightech Horticulture’ wordt aangepast naar ‘Hightech Horticulture en agrologistiek’. Samen met agrologistiek vormt Highttech Horticulture een versterkend ecosysteem waarin productie (hightech horticulture) en distributie (agrologistiek) elkaar aanvullen. Daarnaast blijven de reguliere buslijnen, zolang er nog geen passende alternatieven beschikbaar zijn.

Slotopmerkingen

Ridderkerk onderschrijft de regionale koers van de MRDH om te bouwen aan een toekomstbestendige, inclusieve en concurrerende metropoolregio. Wij vragen om bovengenoemde aandachtspunten te betrekken bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie en de op te stellen uitvoeringsagenda.

Daarnaast willen wij benadrukken dat de visie veel ambitie en richting geeft, maar dat het van belang is om deze ambities te vertalen naar concrete, uitvoerbare stappen. Een leidraad of actieplan waarin wordt aangegeven hoe en wanneer de verschillende onderdelen worden opgepakt, helpt gemeenten om de visie lokaal te laten landen en biedt houvast voor gezamenlijke besluitvorming en investeringskeuzes. Dit versterkt de voorspelbaarheid en het draagvlak binnen de regio.
Ridderkerk werkt graag samen aan projecten waarin mobiliteit, economie en leefbaarheid hand in hand gaan, met oog voor de kracht en diversiteit van alle gemeenten binnen onze regio.
Wij vertrouwen erop dat onze zienswijze u een duidelijk beeld heeft gegeven van onze standpunten. De gemeente Ridderkerk wenst u veel wijsheid toe bij de verdere uitwerking van het proces.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw zienswijze. Wij nemen uw aandachtspunten mee in de verdere uitwerking. Na de vaststelling van de visies gaan we aan de slag met een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor de verdere uitwerking. In dit programma werken we de strategische keuzes uit in concrete acties en een investeringsagenda, zodat ambities worden vertaald naar uitvoerbare stappen. We kijken uit naar samenwerking om dit gezamenlijk te realiseren.

Rijswijk

Algemeen

Naar aanleiding van de door u ter inzage gelegde mobiliteitsvisie maken wij hierbij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken. Als raad onderschrijven wij de ambitie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) om te komen tot een toekomstbestendig, duurzaam en inclusief mobiliteitssysteem voor de regio. Wij waarderen de mogelijkheid vanuit de MRDH om onze eigen inbreng te geven.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Algemeen

Hartelijk dank voor het toezenden van de Visie op Economisch Vestigingsklimaat 2025'. De afgelopen maanden is er intensief gewerkt aan het opstellen van de gezamenlijke visie' waarvoor wij graag onze waardering uitspreken. Als raad waarderen wij de manier waarop wij zijn betrokken bij de georganiseerde bijeenkomsten. Er is ruimte geboden voor onze inbreng, waarvoor wij graag onze complimenten uitspreken.
Het resultaat is een richtinggevend document, dat helder beschrijft hoe de 21 gemeenten binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), in samenwerking met regionale partners kunnen bouwen
Aan een sterke en toekomstbestendige economische regio. Hierbij ontvangt u onze zienswijze op de opgestelde Visie Economisch Vestigingsklimaat 2050.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor de waardering voor de wijze waarop het proces is vormgegeven en zijn blij dat dit samen met de 21 gemeenten (en stakeholders) tot stand is gekomen.

Gezamenlijke visie

Wij onderschrijven nadrukkelijk het belang van deze gezamenlijke visie Het uiteindelijke doel is het versterken van het economisch vestigingsklimaat en -het vergroten van het verdienvermogen van de regio. Daarnaast is de visie bedoeld om meer zekerheid te bleden aan bedrijven en investeerders en zo de investeringsbereidheid te vergroten. Wij realiseren ons ook dat de Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV) niet op zichzelf staat, maar juist afhankelijk is van gezamenlijke inzichten'. Met de voorliggende visie krijgt het gezamenlijke belang meer gewicht. Met de aanpassing van de bijdrageregeling worden investeringen vanuit de MRDH vaker gemeentegrensoverschrijdend en gericht op opgaven die regionaal relevant zijn'

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn het met u eens dat een gezamenlijke visie op het economisch vestigingsklimaat essentieel is om een regionaal afgewogen inzet te bepalen. In de uitwerking van instrumentarium (waaronder de bijdrageregeling) zal ook steeds worden gekeken hoe bepaald instrumentarium de ambities maximaal kan ondersteunen.

Ambities VEV sluiten aan bij koers Rijswijk

In de VEV worden drie ambities benoemd die naadloos aansluiten bij de koers die de gemeente Rijswijk vaart:

Verdienvermogen van de regio vergroten
Rijswijk zet in op toekomstbestendige werklocaties die aansluiten bij de behoeften van ondernemers. Daarnaast richt de gemeente zich op levendige, gemengde gebieden waar werken, ondernemen en wonen samengaan. Dit sluit aan bij de MRDH-strategie om functiemenging en verduurzaming te stimuleren via regionale samenwerking. Zo draagt Rijswijk bij aan een aantrekkelijk en concurrerend regionaal vestigingsklimaat. Recent is geïnvesteerd in de kwaliteit van de Plaspoelpolder, met steun van de MRDH' Ook is er verouderd vastgoed aangekocht en herontwikkeld tot een duurzame werklocatie. Beide voorbeelden versterken het vestigingsklimaat en sluiten aan bij het principe 'het juiste bedrijf op de juiste Plek'. Daarnaast speelt Business Park Haaglanden (BPH) een belangrijke rol als platform voor energietransitie als breed vraagstuk tot concrete oplossingen en een diversiteit aan netwerken leidt.
Rijswijk investeert daarbij actief in innovatie, technologie en duurzaamheid, met een focus op techniek en energie. Samen met de MRDH stimuleert de gemeente digitalisering, de ontwikkeling van campussen en ruimte voor proeftuinen en innovatieve maakindustrie. Rijswijk
speelt hierin een actieve en zichtbare rol.

Versterken toekomstbestendig arbeidspotentieel
De beoogde campusomgeving rondom station Rijswijk fungeert als waardevolle schakel tussen onderwijs en de energietransitie, onder meer op het gebied van warmte en duurzaamheid. Tegelijkertijd wordt gekeken hoe de bestaande voorzieningen op At the Park kunnen worden doorontwikkeld tot een breder campusmilieu, waarmee de aansluiting tussen onderwijs en bedrijfsleven verder wordt versterkt. In dit kader wordt ook gewerkt aan gezamenlijke vergroening van bedrijventerreinen en campussen, met projecten die inspelen op klimaatadaptatie en leefbaarheid.

Reactie algemeen bestuur

Wij constateren met u dat uw koers in lijn is met de Visie Economisch Vestigingsklimaat en zien uit naar verdere samenwerking.

Samenvattend
Samenvattend is de opgestelde Visie Economisch Vestigingsklimaat van de MRDH een toekomstgericht document waarin samenwerking centraal staat. De visie biedt een stevige basis voor het gezamenlijk realiseren van concrete resultaten en het verder uitwerken van de benoemde thema's. Wij kijken met vertrouwen uit naar de volgende stappen in dit proces

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor de uitgesproken waardering en zien uit naar verdere samenwerking.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

Ontsluiting van wijken
Op pagina 44 van de visie wordt een sterke wens uitgesproken voor de ontwikkeling van corridors en knooppunten. Wij erkennen het belang van het corridor-denken om te zorgen voor een snel en betrouwbaar vervoerssysteem. Wij willen voorkomen dat er te veel focus op de corridors komt te liggen en het de aandacht afleidt van de ontsluiting van wijken. De visie beoogt ontsluitend openbaar vervoer te vervangen met oplossingen als deelmobiliteit en maatwerkvervoer. Mocht dit daadwerkelijk een oplossing bieden dan zijn wij voor. Het is naar ons oordeel voorbarig om te veronderstellen dat dit in alle situaties een passende oplossing biedt. Rijswijk vraagt een analyse van het ontsluitend vervoer zodat er op basis daarvan een goed onderbouwde strategie kan worden opgesteld.

Reactie algemeen bestuur

We erkennen het belang van een evenwichtige focus naast corridors en knooppunten. De visie kiest daarom voor een robuuste ruggengraat van verbindend Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), als basis voor verdichting van wonen en werken. Dit HOV-netwerk wordt aangevuld met andere vormen van actieve en publieke mobiliteit (lopen, (e-)fiets, deelmobiliteit, vraagafhankelijk vervoer, et cetera). Een analyse van het huidige ontsluitend vervoer wordt gestart en verwerkt in het uitvoeringsprogramma. Via de aanpak van corridors wordt gekeken naar wat past bij lokale behoeften.

Rol van de auto
Hoewel de nadruk terecht ligt op actieve en publieke mobiliteit, ontbreekt een helder toekomstbeeld van de rol van de auto in de regio. Meerdere keren wordt in de Mobiliteitsvisie gerefereerd aan de rol van de auto in het dagelijks stedelijk vervoer benoemd (p. 13, 22,25,31, 39, 41). De auto vormt een belangrijk vraagstuk, met name vanwege de grote ruimtevraag. Ook Rijswijk streeft, net als andere gemeenten, naar meer ruimte voor voetgangers-, fietsers, het openbaar vervoer en

deelmobiliteit. Dit betekent echter niet dat de auto geen rol meer speelt in onze mobiliteit. Rijswijk zet in op het verbeteren van de infrastructuur voor het autoverkeer. Onderdeel daarvan is, bijvoorbeeld, de gewenste ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan, zoals dat nu in samenwerking met Den Haag en de MRDH wordt uitgewerkt. Rijswijk vraagt om een concrete toekomstvisie op de auto en daarbij de ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan in ogenschouw te houden.

Reactie algemeen bestuur

In de Mobiliteitsvisie kiezen we voor het inzetten op actieve en publieke mobiliteit. Het inzetten op deze vormen van mobiliteit betekent niet dat de auto geen rol meer speelt. Door een deel van de reizigers een hoogwaardig alternatief te bieden, ontstaat er immers meer capaciteit op het wegennet voor verkeer dat niet eenvoudig kan overstappen. Investeringen in de infrastructuur voor de auto blijven daarom in het kader van de Mobiliteitsvisie mogelijk, onder de voorwaarde dat dit het mobiliteitssysteem als geheel versterkt. Dit geldt dus ook voor de Prinses Beatrixlaan. Tot slot merken we op dat de betrokken partijen in de 'Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan Rijswijk' hebben afgesproken een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 te definiëren. Hierbij merken we op dat we gezamenlijk verschillende mogelijkheden bestuderen, waaronder een ondertunneling.

Verdeling bevoegdheden gemeenten en MRDH

De MRDH heeft de wens uitgesproken om in de toekomst meer de regie naar zich toe te trekken. Wij zien niet direct de voordelen van meer regie vanuit de MRDH op het gebied van zorgvervoer en leerlingenvervoer. Het belang van (sub)regionale regie is volgens ons nog steeds waardevol. Wel steunen wij het voornemen van de MRDH om een mensgericht vervoerssysteem in lijn met brede welvaart te ontwikkelen (p. 36). Dit voornemen zien wij graag terug in de samenwerking.

Rijswijk vraagt een gezamenlijk onderzoek tussen de MRDH en de gemeenten naar de wijze van samenwerking. In het onderzoek moet goed afgewogen worden wat de taken en rollen van de MRDH en de gemeenten zijn. Op basis van het onderzoek kunnen keuzes worden gemaakt

Reactie algemeen bestuur

We hebben niet de wens om meer regie naar ons toe te trekken, maar willen voor alle mensen die in deze regio wonen, werken en leven een optimaal verbonden mobiliteitssysteem realiseren. We willen dat alle vormen van vervoer optimaal georganiseerd, toegankelijk en inclusief zijn. Daarom stellen we in de visie voor een onderzoek te doen naar (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit. Vervolgens kunnen we gezamenlijk als 21 gemeenten bepalen welke vervolgstappen we nemen voor een mensgericht vervoerssysteem.

Investeringskracht

De voorgestelde ambities vragen om aanzienlijke financiële middelen. Het blijft onduidelijk hoe deze investeringen worden geborgd en welke bijdrage van gemeenten wordt verwacht. Daarbij onderschrijft de visie overduidelijk het belang van de betrokkenheid en van het Rijk en de Europese Unie voor het verkrijgen van extra financiële middelen. Vooral binnen het corridor-denken - het investeren in de mobiliteitsknooppunten en het afstemmen op elkaar van vervoer - kan betrokkenheid van deze partijen tot extra financiën leiden.

Rijswijk vraagt om op basis van de mobiliteitsvisie een regionale investeringsagenda op te stellen waarin concrete plannen worden benoemd met de wijze van financiering. Hierin zien wij graag ook de mogelijkheden en kansen voor rijks- en Europese financiering terug.

Wij waarderen de inzet van MRDH om een gezamenlijke visie op mobiliteit te ontwikkelen en erkennen de complexiteit van de opgaven. Tegelijkertijd achten wij het van groot belang dat de bovengenoemde aandachtspunten worden meegenomen, zodat de visie niet alleen ambitieus, maar ook uitvoerbaar en toekomstbestendig is.

Reactie algemeen bestuur

We erkennen dat de voorgestelde ambities aanzienlijke investeringen vereisen en begrijpen de behoefte aan duidelijkheid over financiering. Daarom richt keuze 5 zich op investeringskracht. In het uitvoeringsprogramma werken we een concrete investeringsagenda met acties en opties voor financiering uit, onder andere bij het Rijk en Europa.

Rotterdam

Algemeen
Allereerst willen wij u bedanken voor de uitnodiging om te reageren op de ontwerp Mobiliteitsvisie en de ontwerp visie op het economische vestigingsklimaat. Het is geen eenvoudige taak om met 21 gemeenten tot een eenduidig beeld te komen, met alle fysieke, sociale, economische en culturele verschillen die er zijn. Onze complimenten dat u ondanks dat alles een gedeelde lijn hebt kunnen vinden die de regio letterlijk en figuurlijk met elkaar verbindt. Ondanks verschillende opvatting is en blijft de regionale samenwerking waardevol voor de deelnemende gemeenten, haar inwoners en onze partners. **Gecombineerde zienswijze** U heeft de raad gevraagd om een zienswijze voor de regionale ontwerp Mobiliteitsvisie, en voor de regionale ontwerp visie op het economisch vestigingsklimaat. Wij hebben ervoor gekozen om deze te combineren in één reactie, vanuit efficiëntie maar ook vanuit de samenhang die er bestaat tussen deze twee onderwerpen. Een aantrekkelijk economisch klimaat hangt samen met de juiste bereikbaarheid van de juiste locaties. De ontwerp Mobiliteitsvisie en de ontwerp visie op het economisch vestigingsklimaat zijn gelijktijdig parallel ontwikkeld en baseren zich op dezelfde fundamenten, zoals de Strategische Agenda 2023-2026 en de regio-specifieke uitdagingen. De structuur van beide visies is met elkaar verbonden, waarbij een toekomstbeeld wordt gepresenteerd, gevolgd door strategische keuzes. Omdat de twee ontwerp visies echter aparte documenten zijn met eigen vaststelling zullen we de twee achtereenvolgens voorzien van reactie, zonder verder te veel in te gaan op de samenhang tussen die twee.
Reactie algemeen bestuur
We danken u hartelijk voor uw complimenten voor het vinden van een gedeelde lijn ondanks de diversiteit van de 21 gemeenten. We stellen het op prijs dat u de samenhang tussen de ontwerp Mobiliteitsvisie en de ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat ziet, en het belang hiervan onderstreept.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Strategische keuzes In de visie op het economisch vestigingsklimaat herkennen en delen wij de geformuleerde ambities en het centraal stellen van vijf clusters in de regio als motor voor regionale economische ontwikkeling. We zien kansen en meerwaarde voor de MRDH als de inzet nadrukkelijk wordt gericht op strategische keuzes Ruimte voor werken en Innovatie en technologie.
Reactie algemeen bestuur
Wij delen met u dat de focus op de 5 regionale clusters (en de verbinding daartussen) zal bijdragen aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat.
Focus rol kerntaken MRDH Voor de verdere uitwerking van de visie willen we benadrukken dat het van belang is dat de MRDH binnen haar rol, kerntaken en mogelijkheden blijft en haar rol en toegevoegde waarde goed onderbouwt en complementair is aan de rol van andere partijen in het regionale speelveld. Focus is nodig om impact te kunnen maken gegeven de beperkte middelen en capaciteit van de MRDH. Wij noemen enkele voorbeelden.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat de inzet vanuit de MRDH moet passen bij de kerntaken en verantwoordelijkheden. Dit draagt ook bij aan de impact die wij met elkaar kunnen maken voor het vestigingsklimaat. Waar al initiatieven lopen, zal het uitgangspunt steeds moeten zijn of en hoe we meerwaarde kunnen creëren, bijdragend aan de ambities, zoals in de visie genoemd.
Toekomstbestendig arbeidspotentieel Het versterken van het toekomstbestendig arbeidspotentieel is onmiskenbaar een opgave en belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio, maar we zien al veel gebeuren op dat vlak door de arbeidsmarktregio's en de provincie (HCA). Binnen het thema arbeidsmarkt zijn er al zoveel initiatieven dat het risico bestaat dat je als nieuwe partij in dit speelveld niets toevoegt. Voorkomen moet worden dat we initiatieven gaan oppakken die anderen al doen. Activiteiten binnen dit thema moeten daarom in dienst staan van de andere thema's ruimte voor werken en innovatie en technologie. De campusaanpak is daar een goed voorbeeld van en ondersteunen wij ook.
Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven dat het versterken van het toekomstig arbeidspotentieel belangrijk is. Onze inzet is gerelateerd aan de 5 regionale clusters en zal steeds een duidelijke meerwaarde moeten hebben. Hier zullen wij scherp op zijn.
Gebiedsgerichte aanpak In de concept visie is ook opgenomen dat de MRDH, gemeenten en partners samen mobiliteitscorridors en gebieden gaan verkennen en samen afspraken maken over mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en economische opgaven. De inzet van de MRDH bij deze gebiedsgerichte aanpak moet passen bij haar verantwoordelijkheid, rol en mogelijkheden en bijdragen aan de doelen van de economische visie (de vijf economische clusters). Bindende afspraken kunnen alleen aan de orde zijn als deze binnen de bevoegdheden van de GR staan. De MRDH kan geen nieuwe bevoegdheden claimen zonder expliciete toestemming van de deelnemende gemeenten.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH kan inderdaad geen nieuwe bevoegdheden claimen. Afspraken over bijvoorbeeld een gebiedsgerichte aanpak moeten steeds passen binnen de mandaten van de betrokken partijen. Het spreekt voor zich dat de bestuurlijke gremia binnen de MRDH steeds de afweging maken of en hoe inzet hierbij past.
Afstemming met InnovationQuarter, gemeenten en EBZ Binnen het thema innovatie en technologie is het van belang de inzet van de MRDH goed af te stemmen met de inzet van InnovationQuarter (IQ). Het is niet efficiënt als de MRDH taken op zich neemt die al bij IQ belegd zijn. Duidelijke afspraken en transparante afspraken met IQ zijn hiervoor nodig die ook in afstemming met de gemeenten worden gemaakt. Ook de lobby naar Europa dient goed afgestemd te worden met de inzet van gemeenten en EBZ.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat alle partijen in het veld de inzet goed op elkaar moeten blijven afstemmen. Zo maken wij bijvoorbeeld met InnovationQuarter jaarlijks afspraken over hun inzet voor de doelen van de MRDH en vindt binnen EBZ ook afstemming plaats, onder andere via onze bestuurlijke vertegenwoordiging. Hoe helder de doelen voor onze regio zijn bij de diverse partijen, hoe krachtiger we kunnen opereren ten behoeve van het economisch vestigingsklimaat.
Advies nieuw financieel instrumentarium Ons advies is verder ook om in de uitwerking de kennis en ervaring van gemeenten mee te nemen. Het zal bijvoorbeeld een grote opgave zijn Europese en private middelen binnen te halen. Hiervoor is een gedegen aanpak nodig. Maak gebruik van de kennis van gemeentenop dit vlak. Betrek ook de gemeenten en maak gebruik van hun kennis bij de aanpassing van de bijdrageregeling en het ontwikkelen van een nieuw financieel instrumentarium. Onderzoek welk financieel instrumentarium mogelijk is binnen de huidige GR in relatie ook met de inwonersbijdrage.
Reactie algemeen bestuur
Wij zullen uiteraard graag gebruikmaken van de expertise binnen de gemeenten voor wat betreft de ontwikkeling van instrumentarium. In het uitvoeringsprogramma zullen wij hier eerste nadere uitwerkingen geven, in samenhang met de gemeenten.
Tenslotte De twee ontwerp visies gaan richting geven voor de komende periode. Samen met het nog uit te werken vervolg op de Strategische Agenda, zal dit het beeld vormen van de regio voor de toekomst. Daarmee is dit ook een leidraad voor de komende generaties bestuurders in de MRDH. Wij wensen u veel wijsheid in het vertalen van de ongetwijfeld zeer verschillende zienswijzen vanuit alle 21 gemeenten, en zien uw nota van reactie graag tegemoet.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw zienswijze.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Ontwerp Mobiliteitsvisie MRDH 2050 In uw ontwerp Mobiliteitsvisie MRDH stelt u dat mobiliteit van wezenlijk belang is voor de regionale ontwikkeling, en dat deze de komende jaren diverse opgaven kent. Denk aan onze internationale verbondenheid, de vergrijzing die steeds sterker voelbaar wordt, de schaarste aan ruimte, de druk op de woning- en arbeidsmarkt, toenemende ongelijkheid en de uitdagingen op ecologisch vlak. Wij herkennen deze opgaven, en de noodzaak om hier op te acteren.

De voorgestelde keuzes laten voor de gemeente Rotterdam duidelijk zien welke richting MRDH in wil slaan voor het verbeteren van het georganiseerde vervoer voor en in de regio. Wij willen hier wel expliciet benadrukken dat het hier inhoudelijk gaat om een visie waarin vooral nog veel onderzocht moet worden op haalbaarheid en betaalbaar, maar zeker ook op betrokkenheid en draagvlak binnen de regio.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen dat gemeente Rotterdam de opgaven herkent. De voorgestelde keuzes schetsen inderdaad een richting voor regionaal vervoer, maar de visie blijft primair een kader voor verdere uitwerking en onderzoek naar haalbaarheid, betaalbaarheid en draagvlak. Betrokkenheid van alle gemeenten blijft essentieel in het vervolgproces.
Doelgroepenbenadering Het is van belang om niet enkel te redeneren vanuit de keuzes die wij als organisaties maken op systeem- en netwerkniveau, maar ook vanuit de keuzes die onze inwoners in de toekomst zullen maken. Een doelgroepenbenadering is wat ons betreft noodzaak om voldoende inzicht te krijgen in de werkelijke behoeften van de burgers in onze regio en te begrijpen welke keuzes hieruit voort kunnen vloeien. Het is van belang dat in de uitwerking van de visie wordt geredeneerd vanuit het besef dat sociale groepen en gebieden in samenhang moeten worden bezien. Dat is de enige manier om te komen tot passende oplossingen die dekkend zijn voor al onze inwoners.
Reactie algemeen bestuur
We erkennen dat inzicht in de behoeften van burgers, naast systeem- en netwerkkeuzes, essentieel is. Bij de corridoraanpak en het uitvoeringsprogramma besteden we aandacht aan doelgroepen aan de hand van een doelgroepenanalyse.
Focus op Hoogwaardig Openbaar Vervoer In de mobiliteitsvisie ligt de vervoerskundige focus op het verbeteren van kansrijke bus-en tramlijnen tot snelle tramlijnen en metrobussen. Voor het begin en einde van de reis-waar geen metro, snelle tram of bus rijdt- wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van actieve vervoersmiddelen zoals (deel)fietsen of lopen. Als zwakke buslijnen verdwijnen dan moeten de alternatieven juist passend zijn voor de meest kwetsbare doelgroepen die afhankelijk waren van deze bussen. Het belang van een doelgroepenbenadering kan ook worden ingestoken van uit het perspectief van autoafhankelijkheid. Bij een gebrek aan goede OV-alternatieven is de keuze voor de auto er ook één die bestaat naast de keuze voor actieve of publieke mobiliteit. Zeker ook gezien het gegeven dat mensen met een kwetsbare positie op de arbeidsmarkt door afnemende OV- maar ook autobereikbaarheid van banen mogelijk verder worden gemarginaliseerd.
Reactie algemeen bestuur
De meest passende en economisch efficiënte vorm van vervoer blijven we aanbieden. Dit kan dus een reguliere ontsluitende bus blijven.
Keuze 1: de regio organiseert alle vormen van vervoer De raad herkent dat er op regionale schaal kansen zijn voor het beter afstemmen en organiseren van doelgroepen vervoer. Zeker in de meer buitenafgelegen kernen (zoals Hoek van Holland en Rozenburg) kan afstemming met buurgemeenten voordeel opleveren voor onze inwoners. We stemmen in dan ook met een verkenning naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en/of bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit. Hierbij moet worden geredeneerd vanuit de kwaliteit van de dienstverlening, en niet vanuit efficiency. Ook moet vooraf gedefinieerd zijn welke onderzoek stappen noodzakelijk zijn om te komen tot gezamenlijke beeldvorming over de wijze waarop een dergelijk systeem vorm kan krijgen. Het gaat daarbij niet alleen om de hoe-vraag maar ook de of-vraag blijft relevant. Oftewel, willen we het op deze manier? De visie laat nog open hoe een regionale samenwerking moet vormkrijgen in termen van rollen, verantwoordelijkheden en bekostiging. In de verkenning moet deze organisatorische en bestuurlijke complexiteit niet worden onderschat. Voor elke vorm van samenwerking zal er voldoende draagvlak moeten zijn bij de deelnemende partijen. Doelgroepenvervoer betreft vaak kwetsbare groepen, waar de raad en het college van Rotterdam zich nadrukkelijk verantwoordelijk voor voelen. Ongeacht de vorm van de samenwerking, is het essentieel dat bestuurlijke sturing en politieke controle voldoende geborgd zijn. Het is voor Rotterdam dan ook geen uitgemaakte zaak dat een eventuele regierol vanzelfsprekend bij MRDH terechtkomt.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen de steun voor een verkenning naar de koppeling van openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en/of bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit. De onderwerpen kwaliteit en gemeentelijke zeggenschap worden meegenomen in de verkenning. In de verkenning nemen

we stappen om tot een gezamenlijk beeld van de opgaven en mogelijke oplossingen te komen. Vervolgens bepalen de 21 gemeenten gezamenlijk welke vervolgstappen worden genomen.

Keuze 2: Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, 24/7

We stemmen in met een aanpak die gericht is op het gezamenlijk bouwen aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, met inachtneming van de uitkomsten van het onderzoek bij keuze 1. De voorgestelde vorm van dit systeem ligt dan ook niet vast. De raad wil onderstrepen dat publieke mobiliteit toegankelijk blijft voor al onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Het versterken van de OV hoofdstructuur waarbij de inzet gericht is op het verbeteren van kansrijke bus- en tramlijnen past binnen het beleid van de gemeente Rotterdam. De ontsluitende lijnen binnen de gemeente zijn echter voor veel inwoners ook van groot belang. Bereikbaarheid voor alle doelgroepen blijft essentieel.

Bij inzet op actieve en publieke mobiliteit als alternatief voor dunne lijnen, kan verwacht worden dat een reiziger (meer) gebruik zal gaan maken van de auto. De raad acht een solide analyse noodzakelijk voor de rol van de auto binnen de regionale en stedelijke
context. De positie van P+R om die extra autoverplaatsingen aan de rand van de stad op te vangen moet hierin een centrale rol spelen.

Bij deze keuze is er in de ontwerp Mobiliteitsvisie weinig aandacht voor verschillende gebiedstypen en doelgroepen, terwijl de verschillen hiertussen zeer groot kunnen zijn. In het landelijke gebieden is de auto misschien een acceptabel alternatief, in de Rotterdamse (hoog)stedelijke context is dat zeer ongewenst. Inzet op actieve (lopen en fietsen) en publieke mobiliteit als vervanging voor het verdwijnen van dunne lijnen is in hoog stedelijk gebied dan ook geen volwaardig alternatief.

Het is van belang dat in de visie ook aandacht is voor de auto als keuzealternatief waarbij wel scherpte wordt aangebracht als het gaat om rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Lokaal autobeleid is en blijft bevoegdheid van de gemeente zelf.

Ten slotte zijn er op dit moment heel veel problemen met roltrappen en liften op (metro)stations. Dit is niet alleen een probleem van nu, maar vraagt om een visie en oplossingen voor de lange termijn. De raad vraagt u als economisch eigenaar daarom specifieke aandacht voor dit probleem op te nemen in de mobiliteitsvisie."

Reactie algemeen bestuur

We waarderen het dat u mee wilt bouwen aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit. Het versterken van de OV-hoofdstructuur met kansrijke bus- en tramlijnen sluit aan bij de visie. Waar reguliere, ontsluitende buslijnen de meest passende en economisch efficiënte vorm van vervoer zijn, blijven we dat aanbieden. Alternatieven zoals actieve mobiliteit worden gepromoot waar dunne lijnen niet aansluiten op de behoefte. In de Mobiliteitsvisie worden extra teksten toegevoegd over de rol van de auto en de positie hiervan. De regionale mobiliteitsvisie biedt het (boven)regionale kader en netwerk, waarbinnen het lokale beleid van Rotterdam en de regionale visie elkaar versterken. Het lokale autobeleid – zoals parkeerbeleid of de inrichting van de openbare ruimte – een bevoegdheid van de gemeente zelf is en blijft. Fysieke toegankelijkheid zien we als randvoorwaarde voor het functioneren van het héle publieke vervoerssysteem.

Keuze 3: Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

We staan positief tegenover uw voorstel voor een corridor aanpak waarin per corridor gezamenlijk wederkerige afspraken worden gemaakt over investeringen en ruimtelijke ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de verstedelijking rond de Oude lijn en in de Oostflank.

U stelt in deze ontwerp visie nog geen corridors vast; deze worden in een vervolgproces bepaald. De raad mist erg een voorstel voor dit proces en een duidelijk afwegings- / prioriteringskader om te komen tot deze corridors. Reeds lopende corridors moeten met verve worden doorgezet. Voor de gemeente Rotterdam ligt de prioriteit bij de corridors de Oude Lijn en de Oostflank/Stadsbrug en OV.

De scope van de wederkerige afspraken moet maatwerk zijn per corridor, met respect voor de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle partijen. Gemeenteraden zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor het vaststellen van gemeentelijk beleid. Hier moet door MRDH rekenschap aan worden gegeven. Om een corridor aanpak te laten slagen is langjarige commitment noodzakelijk, van alle betrokken partijen.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen de positieve houding ten aanzien van de corridoraanpak. Lopende corridors zoals de Oude Lijn en Oostflank/Stadsbrug worden doorgezet, conform de huidige plannen. In de visie zijn nog geen corridors vastlegt. Deze worden verder uitgewerkt in de gebiedsaanpak van het uitvoeringsprogramma, met duidelijke afspraken per corridor. De scope biedt maatwerk, met respect voor de bevoegdheden van gemeenteraden, die verantwoordelijk blijven voor lokaal beleid.

Keuze 4: Volle inzet op technologie

De raad erkent het belang en de waarde van technische innovatie om de regio bereikbaar en leefbaar te houden. De gemeente Rotterdam is bereid om binnen gezamenlijk gestelde kaders hieraan bij te dragen, en in vooruit te lopen als onderdeel van een koplopersgroep. Wel maken we ons zorgen over de onderbouwing

van de ontwerp visie op dit onderwerp. U stelt ambitieuze doelen, maar er is geen duidelijk proces of stappenplan hoe u deze doelen willen halen of hoe ze onderbouwd zijn. Dit valt met name op bij de ambities voor autonoom rijden.
Te veel focus op technische innovatie kan leiden tot uitstel van investeringen in bestaande opgaven. Ga voor de basis op orde uit van bewezen technieken, waarbij toegankelijkheid en inclusie een belangrijke randvoorwaarden zijn en blijven. En houd rekening met doelmatigheid en beschikbare capaciteit. Dit vraagt om het aanbrengen van scherpte en een duidelijk afwegingskader. We kunnen niet alles doen en dat vraagt om duidelijke keuzes met inachtneming van bovenstaande opmerking over doelmatigheid.

Reactie algemeen bestuur

We zijn blij met de bereidheid van Rotterdam om als koploper bij te dragen. De ambitie voor innovaties zoals autonoom rijden is onderbouwd met pilots en trends, maar een gedetailleerde uitwerking volgt in het uitvoeringsprogramma.

Keuze 5: Schouders eronder voor investeringskracht

De raad steunt een regionaal investeringsagenda die we opstellen samen met partners in de regio, inclusief uitvoeringsstrategie voor de komende decennia. Daarbij hebben we vraagtekens bij de betaalbaarheid van de ontwerp visie. Er wordt opgeroepen tot een intensieve lobby voor een indexering gelijk aan het gemeentefonds, maar vooralsnog hangt een forse bezuiniging boven het hoofd. In de visie blijft onbelicht hoe de uitwerking van keuze 5 zich verhoudt binnen die financiële context.
Er is in de ontwerpvisie geen inschatting gemaakt wat de acties in de visie kosten qua investeringen, en wat het oplevert qua exploitatie. Daarmee wordt het ook niet duidelijk hoeveel extra financiering nodig is om de visie tot werkelijkheid te brengen. Afhankelijkheid van Rijk voor financiering blijft. Aanboren van nieuwe financieringsbronnen is sterk afhankelijk van lobby en mate van concurrentie voor dezelfde middelen en daarmee ook onzeker.

Onder het thema 'Gedifferentieerde betaling' stelt u een verkenning voor naar vormen van betaling voor gebruik voor alle infrastructuur. Voor OV valt dit vanzelfsprekend binnen uw mandaat. Voor andere infrastructuur is dat nadrukkelijk niet zo. Toch zien we een belangrijke meerwaarde in het gezamenlijk onderzoeken met Rijk en andere regio's van de mogelijkheden en effecten, vergelijkbaar met de invoering van nul-emissie zones. Zonder afstemming is het risico op een woud aan verschillende regels en systemen groot, en kan concurrentie gaan ontstaan tussen regio's onderling. 'Betalen naar gebruik' moet dan ook niet alleen worden onderzocht in termen van haalbaarheid maar ook in de publieke gevoeligheid dat kleeft aan dit onderwerp. Daarbij hoeven we het wiel niet opnieuw uit te vinden, en zijn er genoeg voorbeelden (London of New York) waarbij het een positief effect heeft gehad.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen de steun voor een regionale investeringsagenda met uitvoeringsstrategie en delen uw zorgen over de betaalbaarheid. De visie roept op tot een intensieve lobby voor indexering (gelijk aan het gemeentefonds), en de dreigende bezuiniging maakt dit een urgent aandachtspunt. De visie zet de hoofdlijnen uit; deze concrete financiële uitwerkingen zullen een essentieel onderdeel vormen van de volgende fase, met name bij het gezamenlijk opstellen van de corridoraanpakken.

Samenvattend

We zijn in onze bovenstaande opmerkingen kritisch op uw visie en voorgestelde acties. We vinden het belangrijk om deze expliciet te benoemen. Niet omdat we per definitie tegen de voorgestelde keuzes zijn, vooral omdat we de noodzaak herkennen om het georganiseerde vervoer in de regio echt beter te maken. Ook de gemeente Rotterdam wil daaraan bijdragen. De belangrijkste conclusie is dat we in deze visie samen willen gaan werken aan de haalbaarheid van uw voorstellen. Daarbij is het wel van belang om duidelijk uit te lijnen welke onderzoekstappen noodzakelijk zijn om hier gezamenlijk achter te komen. U moet beter in kaart brengen welke doelgroepen er leven, wonen en werken in onze regio en welke behoeftes hieruit voortvloeien. Een wijziging in het systeem betekent soms ook dat een reguliere reiziger uit het systeem verdwijnt en kiest voor eigen oplossingen.
Ten slotte is het van essentieel belang dat er in het vervolg van het proces wordt toegezien op het behouden en versterken van commitment en eigenaarschap, zowel bestuurlijk als in het bredere publieke debat. Dit is noodzakelijk voor een juiste sturing op een mogelijke gezamenlijke regierol. Bestuurlijk moet er ruimte zijn voor de 21 gemeenten om actief te sturen op de uitwerkingen en genomen besluiten. Laten we daarmee een stevig fundament bouwen waar toekomstige bestuurders op kunnen voortbouwen en tegelijk niet uit het oog verliezen waar we het voor doen. De uitgesproken ambities zijn namelijk alleen maar haalbaar in gezamenlijkheid met de 21 gemeenten en onze inwoners.

Reactie algemeen bestuur
We waarderen de zienswijze van de gemeente Rotterdam en de gedeelde ambitie om het georganiseerde vervoer in de regio te verbeteren. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak, waarbij draagvlak bij alle 21 gemeenten essentieel is. De visie inclusief acties wordt uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma, met aandacht bij de corridoraanpak voor het in kaart brengen van doelgroepen en hun behoeften. Commitment en eigenaarschap, bestuurlijk en publiek, borgen we door actieve sturing vanuit alle gemeenten in het vervolgproces, met ruimte voor input en besluitvorming. Dit vormt een stevig fundament voor toekomstige bestuurders, altijd gericht op het welzijn van onze inwoners. De ambitie is alleen haalbaar in gezamenlijkheid – laten we die kracht benutten.
Schiedam
Algemeen
Wij hebben uw brief ontvangen waarin u vraagt om onze zienswijze te geven op het concept-ontwerp Visie op het Economisch Vestigingsklimaat (VEV) en het concept-ontwerp van de Mobiliteitsvisie. Met deze brief maken wij graag van deze mogelijkheid gebruik.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Goede samenwerking De VEV is met zorgvuldigheid, deskundigheid en in goede samenwerking met en tussen gemeenten en regionale stakeholders tot stand gekomen en verfijnd. De visie is geborgd door diverse externe onderzoeken naar de staat van de regio, trends en ontwikkelingen en economische analyses van de afzonderlijke gemeenten. Daarbij wordt de bredere context en de verbinding met andere beleidsvelden goed geduid.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie.
Economische clusters Dit heeft geresulteerd in een helder beeld van het regionale economische profiel: vijf voor de regio kenmerkende, toekomstbestendige en door te ontwikkelen sterke bedrijfsclusters. Twee hiervan, Duurzaam maritiem en haven en Innovatieve en hoogwaardige maakindustrie zijn in Schiedam sterk vertegenwoordigd, met het hightech offshore cluster in de Schiedamse Havens en het mechatronicacluster in het SchieDistrict. Wij zetten vanuit gemeentelijk beleid al enige jaren in op versterking en doorontwikkeling van deze innovatieve maakindustrieclusters, wat goed aansluit bij de VEV. Wij onderschrijven daarbij ook het economische en brede maatschappelijke belang voor de regio van de drie overige bedrijfsclusters: Hightech horticulture, Digitale technologie & veiligheid en Overheid, vrede en recht.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie.
Drie strategische keuzes Naast het regionale economische profiel biedt de VEV een sterk handelingsperspectief van de regio, door drie strategische keuzes: ruimte voor werken, innovatie en technologie als gamechanger, en versterken van toekomstbestendig arbeidspotentieel, gericht op de clusters. Wij verwachten dat wij, als gezamenlijke regiogemeenten binnen de MRDH, met deze visie (inter-)nationale impact kunnen maken. De VEV biedt daarbij een stevig kader voor regionale acties en inzet gericht op een sterk, aantrekkelijk en toekomstbestendig economisch vestigingsklimaat. Dit als voorwaarde voor en aanjager van brede welvaart en toekomstig verdienvermogen.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven uw reactie.
Tot slot Tot slot vinden wij dat de visie goed aansluit bij ons gemeentelijke economische beleid (economische visie en omgevingsvisie) en omgekeerd. Alle input die wij hebben geleverd, is voldoende verwerkt en derhalve hebben wij geen aanvullende opmerkingen.
Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie.
Algemeen Mobiliteitsvisie
De voorliggende concept-ontwerp Mobiliteitsvisie benoemt de huidige en toekomstige uitdagingen en geeft richting aan de keuzes die moeten worden gemaakt. Wij herkennen ons in de probleemanalyse en de doelen van de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie. Deze komen in grote lijnen overeen met de in 2020 vastgestelde Schiedamse Mobiliteitsvisie. Zo bouwt de corridor-aanpak door op de weg die met MIRT-verkenning Oude Lijn en de ombouw van de Hoekselijn is ingezet. Deze aanpak kan rekenen op onze steun. Het is goed om te zien dat ons voorstel voor de ontwikkeling van de Noordrandcorridor, die met de ontwikkeling van Station Kethel als toegangspoort aansluit bij de Schiedamse Omgevingsvisie, als kansrijk toekomstscenario in de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie is opgenomen. Op een aantal onderdelen zien wij echter ook grote verschillen met onze eigen visies waarop we hieronder verder zullen ingaan.
Reactie algemeen bestuur
De erkenning van Schiedam voor de probleemanalyse en de doelen van de Mobiliteitsvisie, evenals de geconstateerde overeenkomsten met de Schiedamse Mobiliteitsvisie 2020, worden gewaardeerd.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
De visie mag geen uitvoeringsprogramma zijn De visie mag geen uitvoeringsprogramma zijn. Een visie moet in onze ogen een strategisch document zijn, dat een gedeeld beeld geeft hoe tegen strategische en structurele uitdagingen wordt aangekeken en welke antwoorden hierop gegeven zouden kunnen worden. Het behoort richting te geven en scenario's te schetsen. Het hoofdstuk 5 'Doen' van het concept-ontwerp bevat verschillende actielijsten die ook gelezen kunnen worden als uitvoeringsprogramma. Niet alleen gaat dit verder dan het doel van een visie, maar ook laat de visie ons impliciet instemmen met keuzes waarover nog geen instemming is. Tegelijk hebben deze ingrijpende gevolgen voor de gemeenten. Wij kunnen niet met de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie instemmen als visie en uitvoering niet van elkaar worden gescheiden.
Reactie algemeen bestuur
De to-do lijsten in hoofdstuk 5 zijn geen uitvoeringsprogramma, maar geven een beeld van de eerste stappen die nodig zijn om tot realisatie van de visie te komen. Het daadwerkelijke uitvoeringsprogramma volgt na verdere afstemming en besluitvorming. Dit biedt ruimte voor gemeenten om input te leveren en keuzes te valideren, passend bij lokale behoeften en regionale ambities.
De visie gaat verder dan de bevoegdheden van de MRDH Hoewel wij begrip hebben voor het voorstel om de verregaande integratie van verschillende vormen van doelgroepen- en maatwerkvervoer en de bijbehorende centrale regievoering als oplossingsrichting te verkennen, zijn wij van mening dat de in deze visie voorgestelde richting verder gaat dan de bevoegdheden van de MRDH toelaten. Het omvat ambitieuze keuzes, opgaven en acties die verder gaan dan de beleidsterreinen van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat. De concept-ontwerp Mobiliteitsvisie begeeft zich, met het integreren van vervoersvormen met doelgroepenvervoer, ook op delen van het sociale domein. We constateren dat het vaststellen van de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie ook gevolgen zou kunnen hebben voor onder andere de uitvoering van de WMO en WLZ in gemeenten. De bevoegdheden voor de uitvoering van deze wetten berusten echter bij de raden en colleges van de gemeenten en niet bij het AB van de MRDH. Vaststelling van de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie alleen kan en zal in geen geval overdracht van deze bevoegdheden en beleidsverantwoordelijkheid vanuit de gemeenten richting de MRDH betekenen. De bovenstaande principiële punten staan voor ons de instemming met de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie in de weg. Wij verzoeken u dan ook te reageren op de door ons ingebrachte zienswijze. In afwachting van uw reactie, vertrouwen wij erop u voldoende te hebben geïnformeerd.
Reactie algemeen bestuur
U raakt een terecht punt over de verhouding tussen de Mobiliteitsvisie en de autonome bevoegdheden van gemeenten. De voorgestelde richting in de visie respecteert de autonome bevoegdheden van gemeenten. De visie kan en zal, zoals u terecht stelt, in geen geval leiden tot een overdracht van bevoegdheden of beleidsverantwoordelijkheid vanuit de gemeenten (voor Wmo en Wlz) naar de MRDH. Het voorgestelde onderzoek naar de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit is bedoeld als een verkenning naar synergie, kwaliteitsverbetering en het vergroten van het aanbod voor reizigers. Het doel is niet om taken van het sociale domein over te nemen, maar om binnen

onze rol als Vervoersautoriteit te onderzoeken hoe we de organisatie van het vraagafhankelijk vervoer (als onderdeel van de totale publieke mobiliteit) kunnen optimaliseren.

Vlaardingen

Algemeen

In uw aanbiedingsbrief van 15 september 2025 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken op de (concept) ontwerpen Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie. Wij komen graag aan uw verzoek tegemoet. De definitieve vaststelling door uw bestuur is voorzien op 13 februari 2026, na bespreking in de adviescommissies op 20 januari 2026.

Graag complimenteren wij u met het tegelijkertijd ter zienswijze voorleggen van beide majeure MRDH visies. Daarmee wordt de kerntaakopvatting van de MRDH benadrukt. Met de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie maakt u een ambitie uit de Strategische Agenda 2023-2026 concreet: 'Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven'. Voor het eerst ontwikkelt u gezamenlijk twee samenhangende visies die een vooruitstrevend en ambitieus toekomstbeeld schetsen. Via de gebiedsgerichte/corridor-aanpak worden de keuzes zichtbaar vertaald naar de verschillende gebieden in de MRDH.
Wij zien beide visies, juist in hun samenhang, niet alleen — of sterker: niet zozeer — als uitwerking van de actuele Strategische Agenda, maar als gerichte opmaat voor en kernkaders van de nieuw vast te stellen Strategische Agenda 2027-2030. Daarin immers moet de operationele vertaling gemaakt worden voor de kortere termijn, vanuit de meer abstracte lange termijn doelstellingen van de beide visies.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw reactie. We zijn blij met uw complimenten over het gelijktijdig voorleggen van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie, waarmee we de kerntaak van de MRDH benadrukken: meer welvaart en welzijn, zoals vastgelegd in de Strategische Agenda 2023-2026. De samenhangende, ambitieuze toekomstbeelden, vertaald via de gebiedsgerichte/corridor-aanpak, vormen een solide basis. We delen uw visie dat deze niet slechts een uitwerking zijn van de huidige agenda, maar ook de basis zijn voor de actualisatie van de Strategische Agenda en het opstellen van een uitvoeringsprogramma.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Inhoud visie en proces

De visie is gebaseerd op drie kernambities:
1. Vergroten verdienvermogen
2. Aanjagen onbenut potentieel
3. Aansluiten arbeidspotentieel op economische behoefte

Om die te realiseren worden de volgende drie keuzes gemaakt:
1. Ruimte voor werken: actief sturen op innovatie, duurzaamheid en maatschappelijke meerwaarde door schaarse ruimte gericht in te zetten voor economische clusters en toekomstbestendige locaties.
2. Innovatie en technologie: doelgerichte innovatie op het versterken van het verdienvermogen van regionale economische clusters, met nadruk op technologische toepassing en maatschappelijke Transities.
3. Versterken arbeidspotentieel van de toekomst: inzette op innovatiecampussen en -districten die onderwijs, bedrijfsleven en maatschappelijke opgaven verbinden, waarbij de focus ligt op samenwerking tussen mbo, hbo en wo om talentontwikkeling te versterken en af te stemmen op de behoeften van economische clusters.

De rode draad wordt gevormd door de onderliggende economische clustering: a) Duurzaam Maritiem & Haven b) Hightech Horticulture c) Innovatieve Maakindustrie d) Digitale Technologie & Veiligheid e) Overheid / Vrede / Recht

Het is ons opgevallen dat het proces rondom de totstandkoming van de visie hier en daar niet optimaal is verlopen. Daarbij had ook meer rekening gehouden kunnen worden met door betrokkenen voorgestelde aanpassingen en was gegeven rekenschap over daarbij moverende argumenten om voorgestelde aanpassingen niet te verwerken ook waardevol geweest.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat het tempo rondom de totstandkoming van de visie erg hoog lag. In volgende trajecten zullen wij inzetten op voldoende ruimte voor dialoog.
Gezamenlijke uitwerking Niettemin zijn wij positief over de toekomstige horizon die in de visie wordt geschetst. Bij verdere ontwikkeling en uitwerking zal een gemeenschappelijk draagvlak onder 21 gemeenten cruciaal zijn. Een aanscherping van de verdeling van verantwoordelijkheden tussen de 21 gemeenten en de MRDH uitvoeringsorganisatie draagt daar o.i. aan bij. Dat draagvlak wordt ook mede bepaald door voldoende concreetheid bij de uitwerkingen van de brede visiedoelstellingen.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn het met u eens dat het hierop volgende uitvoeringsprogramma voldoende concreet moet zijn in aanpak én verantwoordelijkheden en dat dat in hoge mate zal bijdragen aan het draagvlak. Het uitvoeringsprogramma zal dan ook in nauwe samenspraak met de gemeenten worden uitgewerkt.
Afbakening clusters We onderkennen de kracht van de specifieke afbakening in genoemde vijf clusters, welke we even wel niet in exclusieve geografische gebieden vertaald willen zien. Weliswaar zijn daar uiteraard belangrijke voorwaarden aanwezig, maar clusters dienen een open ruimtelijke dynamiek in zich te dragen. Het gaat om inhoudelijke focus, niet om territoriale uitsluiting. Mede in dat licht pleiten wij ervoor om de cluster Hightech Horticulture te hernoemen tot Hightech Agrifood. Het biedt een breder toepassingsperspectief en het sluit ook beter aan op het thema van voedselzekerheid en voedselveiligheid.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat clusters niet exclusief geografisch afgebakend kunnen worden. Wel hebben wij op kaart indicatieve begrenzingen aangegeven, maar niet als harde lijn. De clusterbenaming ‘Hightech Horticulture’ wordt aangepast naar ‘Hightech Horticulture en agrologistiek’. Samen met agrologistiek vormt Hightech Horticulture een versterkend ecosysteem waarin productie (hightech horticulture) en distributie (agrologistiek) elkaar aanvullen. Zoals in hoofdstuk 7 aangegeven, gaat Hightech Horticulture verder dan traditionele glastuinbouw; het omvat het hele innovatieve systeem van duurzame voedselproductie. Agrofood speelt hierin een vanzelfsprekende en belangrijke rol. Zodra voedselproductie samenkomt met technologie en data – zoals bij precisielandbouw, slimme kassen en alternatieve eiwitten – ontstaat een sterke verweving met agrofood. Samen vormen deze sectoren een krachtig netwerk van bedrijven, kennisinstellingen en technologieontwikkelaars die werken aan de voedseluitdagingen van de toekomst.
Lokale groeivraag Gelet op de beperkte uitbreidingsruimte voor werklocaties die Vlaardingen nog heeft, wil de gemeente Vlaardingen deze schaarse ruimte primair benutten voor de lokale groeivraag, uiteraard mede ingevuld via principes van 'beter benutten' en 'het juiste bedrijf op de juiste plek'.
Reactie algemeen bestuur
Wij begrijpen dat u ook ruimte wilt bieden voor de lokale groeivraag. Dit is ook van belang, want een goede basis voor de 5 regionale clusters en een goed vestigingsklimaat is ook een sterke stads- en dorpsverzorgende economie.
Koppeling visies Terecht wordt in deze beleidsvisie op het economisch vestigingsklimaat een link gelegd met de (concept) Mobiliteitsvisie: bereikbaarheid is essentieel, mits gekoppeld aan slimme ruimtelijke inrichting, technologie en gedragsverandering. Onterecht wordt gesteld dat mobiliteit geen doel op zich is; dat is wel zo, het is een wezenlijk onderdeel van algemeen gewaardeerde en nagestreefde welvaart. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor en integraal onderdeel van het economische systeem. Die verwevenheid is van betekenis.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat mobiliteit een belangrijke voorwaarde is voor het economisch systeem.
Brede Welvaart en verdienvermogen

Daarnaast valt het ons op dat de visie lijkt te suggereren dat maatschappelijke waarde belangrijker wordt gevonden dan economisch gewin. Op pagina 12 staat "En in al onze keuzen is maatschappelijke waarde leidend - slim en toekomstbestendig verdienen - in plaats van louter economisch korte termijn gewin." Wij beklemtonen graag dat het versterken van het regionaal verdienvermogen echter centraal moet (blijven) staan.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat het regionaal verdienvermogen centraal staat. Daarom is het vergroten van het verdienvermogen ook benoemd als een ambitie in deze visie. Wij streven uiteraard ook naar een duurzame economie, waarin ook brede welvaart van belang is.
Circulaire economie Ook de positionering van de circulaire economie behoeft aanscherping in deze visie. Het gaat immers niet om de circulaire economie als een afzonderlijke sector, maar om de transitie naar een volledig circulaire economie in 2050, conform de rijksdoelstelling.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van circulariteit in de economie. Deze opgave zien wij als onderdeel van de transitie binnen de regionale clusters en zal ook in die zin onderdeel uitmaken van de inzet.
Huisvesting arbeidsmigranten Ook missen wij aandacht voor een concurrerend vestigingsklimaat voor arbeidsmigranten, terwijl dit essentieel is om het arbeidsaanbod in de regio te borgen. Wij vragen hier ook aandacht voor, omdat er nadrukkelijke samenhang bestaat tussen het faciliteren van bepaalde sectoren met het vraagstuk van de huisvesting van arbeidsmigranten.
Reactie algemeen bestuur
Arbeidsmigranten zijn belangrijk voor de regionale economie. Huisvesting van arbeidsmigranten is een opgave die primair bij andere overheden ligt. Vanuit het versterken van de regionale clusters zullen wij deze opgave dan ook onder de aandacht blijven brengen, waar het de regionale doelen ondersteunt.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Ondersteunende keuzes U stelt dat deze schouderinvesteringen (5) de keuzes 1 t/m 4 mogelijk maakt. Wij zijn van mening dat ook keuze 4 ondersteunend is voor het kunnen realiseren van de keuzes 1, 2 en 3. Wij verzoeken dan ook dit onderscheid helder in de visie tot uitdrukking te laten komen, door vast te leggen dat er drie keuzes worden gemaakt — analoog aan de Visie Economisch Vestigingsklimaat — waarbij twee voorwaardelijke condities (techniek en investeringsagenda) worden geëxpliceerd, ten dienste van de primaire keuzes.
Reactie algemeen bestuur
Wij begrijpen uw zienswijze en waarderen het dat u verschillende soorten keuzes onderscheidt. We benadrukken, zoals beschreven in de inleiding van hoofdstuk 4 en weergegeven in de afbeelding op pagina 32, dat de keuzes van de mobiliteitsvisie alle 5 een bepaalde insteek kennen. Keuze 1 richt zich op de rol van de regio in het mobiliteitsdomein. Keuze 2 op de inhoudelijke focus voor mobiliteit. Keuze 3 benadrukt juist de raakvlakken met andere domeinen. Keuze 4, zoals u zelf terecht aangeeft, gaat over de techniek die nodig is voor de realisatie van de visie en keuze 5 geeft aan dat investeringskracht benodigd is. Samen maken de 5 keuzes dat alle facetten voor de realisatie van beleid zijn benoemd.
Corridoraanpak De Mobiliteitsvisie biedt gemeenten belangrijke kansen én keuzes. Zo ook voor Vlaardingen. De corridorbenadering biedt aanknopingspunten voor de HOV-verbinding richting Rotterdam en het toekomstig station Kethel. Daarnaast is het verkennen van nieuwe mobiliteitsvormen, zoals deelvervoer en smart hubs in ontwikkelgebieden, een belangrijk aandachtspunt. Ook kan de strategische ligging van het nieuwe station Kethel worden aangegrepen om de realisatie van de noordelijke Metropolitane Fietsroute (MFR) te bevorderen. Met genoegen zien we in de visie erkend dat er in de regio behoefte is aan nachtnetverbindingen (bus, metro).
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw positieve ontvangst van de corridoraanpak in de Mobiliteitsvisie, die inderdaad kansen biedt zoals de HOV-verbinding naar Rotterdam en het toekomstige station Kethel. De behoefte aan nachtnetverbindingen, zoals bus en metro, wordt erkend in keuze 2 en blijft een aandachtspunt voor verdere uitwerking. We zien uit naar verdere samenwerking.

Publiek vervoer Om een brede verkenning naar `inclusief Publiek Vervoer' te bevorderen, is het waardevol om het (lokaal) parkeerbeleid van alle gemeenten bij de gezamenlijke zoektocht in ogenschouw te nemen. Het is cruciaal dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen (zoals scholen en ziekenhuizen) bereikbaar blijven via alle vormen van mobiliteit.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen de suggestie om (lokaal) parkeerbeleid mee te nemen in de verkenning naar inclusief publiek vervoer. De Mobiliteitsvisie biedt het (boven)regionale kader en netwerk, waarbinnen het lokale beleid en de regionale visie elkaar versterken. Dit onderwerp kan goed een plek krijgen in de uitwerking van de corridoraanpak.
De visies verbonden Zoals we al aangaven, vinden we de onderbouwing en het benadrukken van de samenhang van beide visies belangrijk. Gelet op verschillen in financieel-bestuurlijke betrokkenheid én in absolute uitgaven zien we evenwel een disbalans. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat wordt de Mobiliteitsvisie terecht, maar enigszins terloops vermeld. In de Mobiliteitsvisie wordt in algemene zin de nut en noodzaak van goede mobiliteitsvoorzieningen voor een belangrijk deel ten dienste gesteld van het economisch nut. De clusters — geen corridors — hebben ook in de Mobiliteitsvisie een belangrijke plek. We zien daarbij een zekere spanning tussen de 'dynamische inhoudelijk-economische clusters' en de prominente sturing die vanuit de onderscheiden `geografische corridors' voor de mobiliteit wordt beklemtoond: mobiliteit wordt immers aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen gekoppeld. Wij vragen expliciet aandacht voor deze samenhang. We zouden in het vervolg van de bestuurlijke behandeling dan ook graag preciezer geduid zien hoe de MRDH deze spanning ziet en gaat oplossen.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie. We gaan, om de samenhang tussen beide visies te versterken, werken aan één gezamenlijk uitvoeringsprogramma.
Tot slot Wij hopen dat onze opmerkingen en suggesties een bijdrage leveren aan de MRHD-beleidskaders als fundament voor langjarige versterking van economische ontwikkeling en mobiliteitskracht in onze regio. Na vaststelling door het AB van de MRDH zullen beide visies, in het perspectief van de uitwerking en ontwikkeling van het Actieplan Evaluatie, de contouren aandragen voor de nieuwe Strategisch Agenda 2027-2030. Wij zien daar naar uit.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw opmerkingen en suggesties als waardevolle bijdrage aan de beleidskaders. Na vaststelling door het Algemeen Bestuur op 13 februari 2026 zullen de visies contouren aandragen voor de actualisatie van de Strategische Agenda en het uitvoeringsprogramma. We kijken ernaar uit om dit proces gezamenlijk vorm te geven.
Wassenaar
Algemeen Mobiliteitsvisie
De gemeente Wassenaar onderschrijft het belang van een gezamenlijke regionale visie op mobiliteit. Wij waarderen in het bijzonder de aandacht voor de bescherming van groen en recreatie en de nadruk op actieve en publieke mobiliteit. Dit sluit aan bij de waarden die Wassenaar vertegenwoordigt als groene, internationale en gastvrije gemeente. De gemeente is ook positief over de integrale benadering van mobiliteit, met name het verbinden van verschillende systemen en het wegnemen van schotten.
Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat
De gemeente Wassenaar is blij dat de MRDH het initiatief genomen heeft om een Visie op het Economisch Vestigingsklimaat (VEV) op te stellen. Wassenaar is een mooie, groene, internationale gemeente dat met een unieke top woon- en leefomgeving en internationaal onderwijs biedt aan de hele metropoolregio. Dit draagt bij aan behoud van een goed economisch vestigingsklimaat en dat zien we graag onderstreept en uitgewerkt in de economische visie.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Afstemming met omliggende regio's In uitdagende economische tijden is het van belang dat er een gedeelde economische visie voor de Metropoolregio is, zodat onze economische groei als regio niet achterblijft bij de rest van Nederland. Als vanuit de Verenigde Staten, India of China naar onze 21 gemeenten wordt gekeken, dan is de MRDH al één economische regio over gemeenten grenzen heen. Ook willen we daarom aandacht vragen voor goede afstemming en samenwerking van onze prioriteiten met de regio's om de MRDH heen die voor het buitenland ook tot onze regio behoren zoals bijvoorbeeld de Metropoolregio Amsterdam of Holland Rijnland. Dat is belangrijk voor de regio als geheel en een verbindende gemeente als Wassenaar op het grens tussen de MRDH en Holland Rijnland. De inbedding van onze activiteiten in het grotere geheel is belangrijk. Graag dit expliciet opnemen in de economische visie.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van goede afstemming met omliggende regio's. Wij zien dit vooral als een invulling van *hoe* we zaken voor elkaar krijgen. Wij zullen in hoofdstuk 7.4 toevoegen dat ook de omliggende regio's belangrijk onderdeel uitmaken van het landschap rondom de MRDH.
Rol Wassenaar in cluster Overheid/vrede en recht Verder levert gemeente Wassenaar een bijdrage aan de internationale structuur. Zo valt Wassenaar binnen het cluster ‘Overheid / Vrede / Recht, mede omdat zij ruim 40 residenties van ambassadeurs en ambassades huisvest en een ruim aanbod aan internationaal onderwijs biedt in het verlengde van het cluster in Den Haag. We zien dit graag opgenomen in de visie. Deze internationale oriëntatie onderstreept het belang van een sterke, samenhangende economische Visie voor de regio, waarin ook de unieke bijdragen van gemeenten als Wassenaar worden meegenomen en benut.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven de bijdrage van Wassenaar aan dit cluster en zullen dit bij de beschrijving in hoofdstuk 7.1 toevoegen.
Heldere afbakening in rollen/inzet Bedrijvigheid, innovatie, banen en groei in elke gemeente versterken ook onze regio als geheel. De conceptontwerp VEV heeft drie ambities in zich: Het vergroten van het verdienvermogen van de regio, het aanjagen van (onbenut) potentieel en het beter laten aansluiten van het arbeidspotentieel op de economische behoefte. De VEV richt zich op vijf clusters namelijk Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture, Innovatieve en Hoogwaardige Maakindustrie, Digitale Technologie & Veiligheid en Overheid / Vrede / Recht. Zowel de geformuleerde ambities als de clusters worden door Wassenaar onderschreven. Het vraagt wel om helderdere keuzes en duidelijke afbakening van welk bestuursorgaan of gremium wat doet; geen zaken dubbel doen en heldere prioriteiten stellen in de uitvoering van de voorliggende visie.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven dat steeds heldere keuzes gemaakt moeten worden over de rollen die de MRDH oppakt en haar inzet. Dubbel werk moeten we voorkomen.
Drie strategische keuzes Om deze ambities te realiseren worden drie strategische keuzes voorgesteld. Ten eerste, ruimte bieden voor werken, waarbij de werklocaties centraal staan. Ten tweede, Innovatie en technologie zodanig inzetten dat het een ‘gamechanger’ wordt. Door dit toe te passen op maatschappelijke uitdagingen, ontstaan er nieuwe marktkansen. Ten derde, het versterken van het arbeidspotentieel van de toekomst. Dit moet worden bewerkstelligd door de aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt te verbeteren. Zoals aangegeven juicht gemeente Wassenaar het inzetten op deze laatste strategische keuze van harte toe.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie.
Gebiedsgerichte aanpak Om al het bovenstaande mogelijk te maken, wordt er bewust door de MRDH gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Ofwel een maatwerkaanpak waarbij de behoeften van de gebieden leidend zijn, ook als de behoeften elders in de MRDH anders zijn. Gemeente Wassenaar vindt dit een goede maatwerkaanpak die kan worden ondersteund. Sterker nog, wij maken reeds gebruik van deze maatwerkaanpak en het gewijzigde instrumentarium. De MRDH ondersteunt ons in het kader van de Aanpak Vitale Dorpskernen al bij de herinrichting van ons centrum en het bestrijden van leegstand daarin in het bijzonder. Samen met de MRDH houden we ons centrum aantrekkelijk, levendig en economisch vitaal. Tevens wilt u het instrumentarium dat ingezet wordt om de ambities te verwezenlijken veranderen wat wij kunnen steunen. Wassenaar hecht aan een levendig en vitaal centrum in haar gemeentegrenzen.
Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en zijn ervan overtuigd dat nieuwe uitdagingen passend instrumentarium vragen. Wij werken dit verder uit in de komende periode.
Herkenbaarheid kleinere gemeenten Wassenaar is een gemeente buiten de regionale economische topstructuur in de MRDH. Wij hechten eraan te benadrukken dat blijvende aandacht voor alle gemeenten in de MRDH, zoals Wassenaar, van belang is. Het is belangrijk dat Wassenaar zich blijvend kan herkennen in de samenwerking die er is in de MRDH. Het behoud van de stads- of dorpsverzorgende economie en het behouden van ondernemers én werkgelegenheid is voor elke gemeente een grote uitdaging. Daar kan de MRDH met expertise, inzet en middelen een rol spelen voor alle gemeenten, zoals nu al gebeurt in Wassenaar bijvoorbeeld bij het opstellen van onze Economische Visie 2025. Gemeente Wassenaar is daarom voorstander van de bijdrageregeling EV en juicht inspanningen om (kleine) kernen vitaal te houden toe. Bovendien gaat de conceptontwerp VEV uit van het gebiedsgericht inzetten van het instrumentarium van de MRDH en wordt er ingezet om de mismatch tussen Onderwijs en Arbeidsmarkt weg te werken. Onderwijs en Arbeidsmarkt is een thema dat ook in Wassenaar hoog op de agenda staat. Door deze voor Wassenaar herkenbare onderwerpen op te nemen in de conceptontwerp VEV, blijft de MRDH ook zichtbaar in de kleinere gemeenten en gaat het draagvlak van de MRDH niet verloren.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn met u van mening dat ook kleinere gemeenten zich moeten herkennen in de MRDH. De kracht zit immers in het totaal. Daarom is onder andere ook expliciete aandacht voor het belang van de stads- en dorspverzorgende economie.
Tot slot Afsluitend dank voor het nemen van het initiatief om tot een Visie Economisch Vestigingsklimaat te komen. Met deze visie kunnen we in de komende periode gezamenlijk de schouders zetten onder het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat in de MRDH. Dat is hard nodig, want in onze relatief grote regio binnen Nederland is al jaren sprake van een achterstand ten opzichte van andere regio's.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u nogmaals voor uw reactie.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Wassenaar als groene en internationale gastheer Wassenaar is een groene long van de regio met strand, duinen en landgoederen, en ontvangt jaarlijks meer dan 1,5 miljoen bezoekers in Meijendel alleen. Wij zijn bovendien woonplaats voor veel ambassadeurs, internationale organisaties en expats. Deze rol vraagt om een goede bereikbaarheid. De visie erkent het belang van groen en recreatie, maar benoemt onvoldoende hoe dit bereikbaar blijft. De aanleg van de Rijnlandroute en in het bijzonder de Corbulotunnel hebben het aantal intensiteiten op de A44/N44 richting Den Haag laten afnemen. Maar zonder versterking van openbaar vervoer (hierna: OV) en duurzame mobiliteit in ons gebied dreigt de verkeersdruk over de A44/N44 opnieuw verder toe te nemen wat op zijn beurt weer kan leiden tot meer sluipverkeer door het dorp. De geplande woningbouw in Valkenhorst (5.600 woningen) en de mogelijke ontwikkeling bij Defensie op Maaldrift zullen dit ook verder kunnen versterken. Daarbij speelt ook de recente overname van de N441 door de gemeente Wassenaar een rol. Deze overdracht biedt kansen voor meer regie op verkeersveiligheid en inrichting, maar vraagt ook om duidelijke afspraken over beheer en investeringen. Tegelijkertijd baart het uitstel van de verbreding van de A4 zorgen: deze vertraging kan leiden tot extra druk op de A44/N44 en omliggende wegen, waaronder de N441. De MRDH is verantwoordelijk om bij te dragen aan structurele oplossingen van deze problematiek, zowel inhoudelijk als financieel. Voor gemeente Wassenaar is het cruciaal dat de ontsluiting van de noordzijde van de regio beter wordt geborgd, zowel voor de huidige auto-infrastructuur als voor hoogwaardig OV als duurzaam alternatief naast het wegennet waarbij sluipverkeer door het dorp wordt voorkomen. Wassenaar heeft hiervoor concrete verkeersoplossingen om de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en voorkoming van sluipverkeer uitgewerkt, waarbij zij ondersteuning verwacht van de MRDH.
Reactie algemeen bestuur
We delen uw analyse dat de bereikbaarheid van deze kwaliteiten, en de leefbaarheid van het dorp, onder druk staan. De visie kiest hierom voor een robuuste ruggengraat van verbindend Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en actieve mobiliteit. De corridoraanpak is de aangewezen plek om deze concrete plannen, de financiële en beheerafspraken en de aanpak van sluipverkeer gezamenlijk en structureel uit te werken.
Corridor-aanpak en regulier OV

Gemeente Wassenaar is tegenwoordig niet meer via rails verbonden met de gemeenten Leiden en gemeente Den Haag, zoals dat in het verleden wel het geval was. In de corridor-aanpak van de conceptontwerp Mobiliteitsvisie is Wassenaar uitsluitend verbonden via de LeiZo-corridor (Leiden-Zoetermeer), en zelfs dan alleen indirect via buslijn 46 (Wassenaar - Voorschoten - Den Haag). Daarmee is de positie van de gemeente in de corridoraanpak en de daarop aansluitende investeringsagenda kwetsbaar en vraagt deze om versterking.
De conceptontwerp Mobiliteitsvisie benadrukt het belang van een fijnmazig OV-netwerk, maar in de praktijk bestaat het risico dat lijnen met een lagere bezetting verdwijnen. Dit risico is al eerder toegelicht in de Wassenaarse zienswijze op de begroting MRDH 2026, waarin wij onze zorgen hebben geuit over de mogelijke BDU-korting door het Rijk. Inmiddels is duidelijk dat deze korting komend jaar niet wordt doorgevoerd. Voor gemeente Wassenaar zou dit ook vanaf 2027 al grote gevolgen kunnen hebben, omdat wij juist afhankelijk zijn van deze verbindingen. Sterker nog: Wassenaar ziet graag meer investeringen in de reguliere OV-lijnen om deze vorm van reizen meer te stimuleren. Wij maken ons dan ook zorgen over de verschuiving van de focus naar hoogfrequente en hoogwaardig openbaar vervoer (hierna: HOV). Het ontsluitend fijnmazig (en streek) OV-netwerk mag niet ten koste gaan van opschaling naar HOV. Het is dan ook belangrijk dat de MRDH de samenwerking aangaat met de regio Holland-Rijnland voor bijvoorbeeld het verbeteren van en de bereikbaarheid naar station Voorschoten.

Voor dit laatste brengt de gemeente Wassenaar dan ook een concreet voorstel, een duo-treinstation Voorschoten-Wassenaar, om op te nemen in de Mobiliteitsvisie of daaropvolgende uitvoeringsprogramma's. Middels eerdere inspanningen van de gemeente is station Voorschoten al toegevoegd aan de kaart met regionale knooppunten in de Mobiliteitsvisie, want mobiliteit stopt namelijk niet bij de gemeente- of regiogrens. Verder zien wij dat de MRDH meewerkt aan het verbeteren van de Oude Lijn en daarmee ook aan de aanpassingen aan en verbetering van station Leiden Centraal, wat tevens buiten de Metropoolregio valt.
Hierop voortbordurend vraagt de gemeente Wassenaar aan de MRDH als vervoersautoriteit om te ondersteunen in het onderzoeken naar de mogelijkheid tot het uitbreiden van station Voorschoten tot duo-station Voorschoten-Wassenaar. Hiermee kan de MRDH een brug slaan tussen de verschillende regio's en gemeenten, waarbij de voordelen van een duo-station Voorschoten-Wassenaar ook voordelen biedt voor de Metropoolregio zoals meer frequentie en meer zekerheid voor het voortbestaan van buslijn 46 en het beschikbaar stellen van OV-fietsen bij het station.

Wij vragen daarom expliciet om:

- het behouden en versterken van buslijn 46 als vitale corridorverbinding richting station Voorschoten als aansluiting op de Oude Lijn corridor;
- ondersteuning in het onderzoeken naar de mogelijkheid tot uitbreiding van station Voorschoten tot duo-station Voorschoten-Wassenaar;
- aansluiting te zoeken voor Wassenaar met de regio op aanvullende nader op te stellen corridors richting Den Haag en Leiden met HOV;
- waarborging dat de huidige corridoraanpak en investeringsagenda niet leidt tot verschraling van regulier OV in landelijke gemeenten wanneer lijnen niet opgewaardeerd kunnen worden naar HOV;
- steun bij uitwerking van verkeersoplossingen voor Wassenaar Noord aan de N44 zoals uitgezet in het Wassenaarse bod bij uitbreiding van defensieterrein Maaldrift.

Reactie algemeen bestuur

We willen benadrukken dat het doel van de visie één samenhangend netwerk is. Het is, zoals u terecht bepleit, niet de bedoeling dat de focus op HOV leidt tot verschraling van het ontsluitende netwerk in landelijke gemeenten (uw vierde verzoek).
U noemt buslijn 46 een vitale verbinding. Het behouden en versterken van deze schakel is daarom in lijn met de visie.
De corridoraanpak is de aangewezen plek om deze concrete plannen, de financiële afspraken en de aanpak van sluipverkeer gezamenlijk en structureel uit te werken.

Doelgroepenvervoer

De gemeente Wassenaar waardeert het zeer dat de conceptontwerp Mobiliteitsvisie het doelgroepenvervoer expliciet benoemt en de reiziger centraal stelt. Dit sluit goed aan bij de ambities van de gemeente. Zo is de gemeente erg voorstander van het wegnemen van de schotten tussen verschillende diensten, zodat er beter geïntegreerd reisadvies uitgebracht kan worden. Op dit moment loopt de gemeente dan vaak tegen AVG-vraagstukken aan. Dat zal voor de MRDH ook een aandachtspunt moeten zijn.

Verder zien wij, net als de MRDH, kansen in het beter integreren van doelgroepenvervoer met regulier OV, deelmobiliteit en in de inzet van slimme technologie (bijvoorbeeld voor veiligheid en begeleiding van kwetsbare leerlingen).
De MRDH schrijft ook dat het doelgroepenvervoer centraal en regionaal wil gaan regelen. Echter, voor gemeente Wassenaar is dit niet van toegevoegde waarde. Dit is een oplossing voor een probleem dat niet bestaat in Wassenaar.
Vanuit het oogpunt van een gemeente aan de grens van de regio plaatsen wij ook een aantal kanttekeningen bij deze plannen:

- maatwerk en continuïteit: schaalvergroting mag niet ten koste gaan van vaste chauffeurs en vertrouwde routes, omdat juist continuïteit voor doelgroepenvervoer zo belangrijk is;
- lokale verschillen: in Wassenaar zijn de behoeften anders dan in Rotterdam. Bovendien ligt circa 80% van ons leerlingenvervoer buiten de MRDH (richting Leiden). Bij de uitwerking van deze visie moet rekening worden gehouden met interregionale samenwerking met bijvoorbeeld regio Holland-Rijnland en dit borgen;
- personeel en professionalisering: de visie benoemt tekorten, maar biedt nog geen oplossingen voor behoud en scholing van vakbekwaam personeel. Chauffeurs zijn in het doelgroepenvervoer méér dan bestuurders, zij hebben ook een begeleidende rol voor de vaak kwetsbare reizigers;
- wettelijke zorgplicht: doelgroepenvervoer is een wettelijke taak van het sociaal domein en dat moet leidend blijven.

Wij stellen hierbij voor:

- expliciete borging van huidige kwaliteitseisen bij integratie van doelgroepenvervoer binnen de MRDH;
- regionale richtlijnen mét ruimte voor lokale invulling;
- investeer meer in betere (H)OV-verbindingen met Wassenaar. Meer met het OV reizen is duurzaam en biedt ruimte voor zelfredzaamheid en deelname aan de maatschappij voor de gebruikers;
- actieve betrokkenheid van gebruikersorganisaties, zoals de Stichting Gehandicapten Wassenaar en de Adviesraad Sociaal Domein Wassenaar.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw waardering voor de focus op doelgroepenvervoer in de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie en de gedeelde ambitie. De voorgestelde centrale en regionale regie is geen verplichting, maar een verkenning. Voor gemeenten blijft lokale regie primair. De regionale richtlijnen met lokale ruimte passen binnen de visie, en betere (H)OV-verbindingen naar Wassenaar worden onderzocht binnen de corridoraanpak. Actieve betrokkenheid van gebruikersorganisaties zoals de Stichting Gehandicapten Wassenaar en Adviesraad Sociaal Domein wordt gestimuleerd, maar blijft afhankelijk van hun eigen initiatief.

Verkeersveiligheid in regionale context

De visie legt de nadruk op stedelijke maatregelen zoals 30 km/u-zones en HOV-banen. In Wassenaar spelen er echter hele andere vraagstukken:

- fietsveiligheid, met name langs provinciale wegen;
- overbelasting en verkeersonveiligheid op de N44/A44 en bij het Rozenplein;
- de veiligheid van fietsers en voetgangers richting en langs regionale N-wegen en knooppunten, zodat deze niet alleen goed bereikbaar zijn per auto, maar ook veilig en aantrekkelijk te voet of per fiets.

Wij vragen om explicietere maatregelen voor verkeersveiligheid in de landelijke en regionale context.

Reactie algemeen bestuur

De ambitie ‘we maken een punt van nul’ is opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk in de visie. Om dit explicieter te maken zullen we dit in de teksten benadrukken. Het huidige programma voor verkeersveiligheid wordt voortgezet om de ambitie te realiseren.

Uitvoeringskracht en samenwerking

Na vaststelling van de visie volgt een uitvoeringsprogramma. Hierin moet ruimte blijven voor projecten die niet uitsluitend zijn gericht op HOV of andere vormen van duurzame mobiliteit. De privéauto en de gewone infrastructuur (regionaal wegennet) zijn en blijven voor Wassenaar nog belangrijk als verbinding met de rest van regio. Dit moet kansen bieden voor Wassenaar, of andere meer groene gemeenten, om projecten zoals bijvoorbeeld de aanpak Rozenplein/A44/N44 en OV-ontsluiting van de noordzijde in te brengen. Door het nader op te stellen uitvoeringsprogramma raakt de Mobiliteitsvisie meer belangen dan slechts mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Het is van essentieel belang dat de MRDH rekening houdt met het feit dat mobiliteit moet concurreren met andere

omgevingsthema's van gemeenten zoals groen, veiligheid en gezondheid. Om deze thema's op evenwichtige wijze verder te brengen, is het zaak om in de uitvoeringsprogramma's en concrete regionale projecten een gedragen en uniform afwegingskader te hanteren.

De zorgen over de verkeersdruk en doorstroming op de A44/N44 en het Rozenplein zijn eerder ingebracht in de Wassenaarse zienswijze op de MRDH-begroting 2026. Wij vragen de MRDH om deze signalen consistent mee te nemen in de verdere uitwerking van de conceptontwerp Mobiliteitsvisie, het daaropvolgende uitvoeringsprogramma en andere toekomstige beleidsstukken. Gemeenten moeten bovendien voldoende zeggenschap en financiële ruimte krijgen om lokale prioriteiten te verankeren.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw input over de uitvoeringskracht en samenwerking na vaststelling van de Mobiliteitsvisie. Het uitvoeringsprogramma biedt ruimte voor projecten naast HOV of duurzame mobiliteit, zoals de aanpak van Rozenplein/A44/N44 en OV-ontsluiting noordzijde, mits deze passen binnen de regionale prioriteiten. De privéauto en regionaal wegennet blijven relevant voor groene gemeenten zoals Wassenaar. Lokale projecten worden beoordeeld op haalbaarheid en financiering. Ze zullen onderdeel zijn van de gebiedsgerichte -/corridoraanpak.

Conclusie

De gemeente Wassenaar onderschrijft de hoofddoelen van de Mobiliteitsvisie en ziet duidelijke aanknopingspunten voor samenwerking. Tegelijkertijd stellen wij nadrukkelijk dat de visie:

- ruimte moet bieden voor maatwerk voor meer groene gemeenten;
- de bereikbaarheid (van o.a. regulier OV) van de noordzijde van de regio moet waarborgen;
- de kwaliteit en continuïteit van doelgroepenvervoer moet garanderen;
- en de verkeersveiligheid/bereikbaarheid rond A44/N44 en Rozenplein expliciet moet meenemen.

Alleen zo kunnen wij onze rol als groene, gastvrije en internationale gemeente duurzaam blijven vervullen binnen de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw ondersteuning voor de hoofddoelen van de Mobiliteitsvisie en de bereidheid tot samenwerking. We erkennen de bovenstaande punten en verwijzen naar de uitgebreide reactie die gegeven is in de bovenstaande antwoorden op de vier punten.

Westland (concept)

Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Wij danken u vriendelijk voor het verstrekken van het concept ontwerp ‘Visie Economisch Vestigingsklimaat 2025’ en de mogelijkheid tot het doen van een zienswijze. Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de visie ’ en reeds eerder een zienswijze ingediend op de concept Mobiliteitsvisie 2025, alwaar dit stuk ook sterk mee verbonden is. Het is goed dat met dit document de koers van ons vestigingsklimaat voor de komende jaren verder wordt uitgestippeld, wat overigens geen eenvoudige opdracht is gezien de verschillen in uitdagingen en DNA van de 21 gemeenten binnen de MRDH. Op hoofdlijnen steunen we de gemaakte keuzes in de visie. De gemeente Westland is zowel bestuurlijk als ambtelijk betrokken bij het opwerken van dit stuk en onderschrijven derhalve veel van de visie, keuzes en voorstellen.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie Economisch Vestigingsklimaat.

Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat

Hightech Horticulture

We merken op dat de tuinbouw (hightech horticulture) terecht meermaals terugkomt als een van de belangrijke sectoren in de regio. We durven gerust te stellen dat we binnen de MRDH een absolute Nederlandse (en internationaal erkende) topsector huisvesten. Met Westland en de glastuinbouw heeft de MRDH immers de 4e economie van het land in huis. Daar zijn we trots op en het is goed dat dat erkend wordt. Jaarlijks bezoeken vele buitenlandse bedrijven, investeerders en hoogwaardigheidsbeklederes de gemeente Westland, om zich te vergapen aan de nieuwste innovaties en technieken. Het Nederlandse glastuinbouwcluster is het

kloppend hart van de internationale glastuinbouw. Samen met Oostland huisvest Westland een krachtige, gezonde sector die voor veel werkgelegenheid zorgt en bovendien een belangrijke rol speelt in de verduurzaming van Zuid-Holland.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven het belang van het glastuinbouwcluster als een motor voor de (regionale) economie.

Flora Campus

De inzet op het versterken van ruimte om te werken, waarbij voldoende kwalitatief sterke werklocaties de aandacht krijgen, geeft onder meer bedrijventerreinen en campussen een economisch stevig vooruitzicht. Dit is essentieel voor het verdienvermogen en de welvaart in de regio. Vanuit de gemeente Westland willen we daarom aandacht vragen voor onze plannen omtrent de Flora campus Westland. We zijn blij te lezen dat er in de economische visie meerdere koppelingen worden gelegd tussencampussen en innovatieve ecosystemen, maar we zouden graag nadrukkelijk met de MRDH verder verkennen hoe onze plannen met de Flora campus Westland onderdeel van de uitwerking zou kunnen worden. We zien om diverse onderdelen van de economische visie raakvlakken met de Flora Campus Westland, zowel op het gebied van bereikbaarheid, talent, programmering alsmede innovatie en technologie. We gaan graag het gesprek met MRDH aan om het vestigingsklimaat verder te versterken met een sterke Flora Campus.

Reactie algemeen bestuur

Wij gaan graag met u in gesprek over uw plannen rondom de Flora campus Westland in de uitwerking van deze visie.

Verkeersverbindingen glastuinbouwcluster

Tegelijkertijd hebben we vanuit de gemeente Westland wel een aantal aandachtspunten die wat ons betreft een steviger grondslag in de visie op het economisch vestigingsklimaat moeten krijgen of in ieder geval sterk verbonden moeten worden aan de mobiliteitsvisie. We zijn ervan overtuigd dat we hiermee de regio op economisch vlak nog sterker en toekomstbestendiger maken.

Het glastuinbouwcluster heeft goede verkeersverbindingen nodig, dat geldt voor zowel personen- als vrachtverkeer. Dat betekent ook dat ons gebied zicht op verbeterde OV-verbindingen moet krijgen. In Westland horen we regelmatig van onze (grote, internationale) bedrijven dat zij op dit moment (jonge) werknemers mislopen doordat sommige plekken in onze gemeente bijzonder slecht ontsloten zijn voor OV. Voor potentiële werknemers is die reisafstand regelmatig een reden om af te zien van de baan. Zeker in tijden waarin talent met specifieke kwaliteiten de banen voor het kiezen heeft. Bedrijven lopen hierdoor talent mis en het beperkt hun groei, die we juist hard nodig hebben als Zuid-Hollandse regio. De sector staat voor grote maatschappelijke vraagstukken op het gebied van energie, arbeid, bestrijdingsmiddelen, water en robotisering. De antwoorden zijn binnen handbereik maar komen door dit soort praktische zaken en het wegblijven van de knappe koppen soms frustrerend moeizaam van de grond. Daarom zouden we graag in de economische visie sterker benadrukt hebben dat gebieden met een hoge economische waarde, zoals glastuinbouwcluster Westland, goed verbonden worden met het OV als belangrijke voorwaarden om stad, student en stek aan elkaar te verbinden.

Een oplossing die we daarbij willen aandragen, is het mogelijk maken van kleinschalig (maatwerk) vervoer naar grote bedrijven (in samenwerking met bedrijven). In onze gemeente bevindt zich een aantal bedrijven die een aantal duizend werknemers heeft, maar zich op een lastig te bereiken locatie bevindt. Het is voor deze bedrijven een uitkomst als er kleinschalig vervoer is dat werknemers bij OV-knooppunten ophaalt en direct naar het bedrijf vervoert. Onze bedrijven hebben al uitgesproken hier grote meerwaarde van te zien maar door de schaal en complexiteit gaat het alleen niet lukken. We willen dit graag verankerd zien in de Strategische Visie en de uitvoering hiervan.
Naast grote bedrijven, merken we op dat de OV-ontsluiting van bedrijventerreinen nog te wensen overlaat. Voor verdere economische groei en ontwikkeling, is het van groot belang dat dit de komende jaren een steviger grondslag krijgt.

Reactie algemeen bestuur

In de uitwerking van de visies zullen we nadrukkelijk de koppeling leggen tussen economisch vestigingsklimaat én mobiliteit. Daarom wordt voor beide visies één uitvoeringsprogramma opgesteld.

Rolverdeling en functiescheiding

Voorts willen we benadrukken dat het, zeker in de uitwerking, van groot belang is dat duidelijk blijft wat de rolverdeling en functiescheiding is tussen diverse organisaties in de regio op het economische speelvlak, zoals de provincie, gemeente, InnovationQuarter, de EBZ en de MRDH zelf. Qua effectiviteit en efficiënte blijft het van belang de uitwerking van een visie als deze scherp voor ogen te hebben wie voor waarvoor aan de lat staat. Zowel in de buitenwereld alsmede in het regionale netwerk zelf zien we nog wel eens verwarring, onduidelijke rolverdeling of gemiste kansen door een niet altijd even heldere afbakening van taken, activiteiten en verantwoordelijkheden. Wat betreft het opzetten en uitvoeren van een onderzoek voor een regionale ontwikkelingsmaatschappij en het verzorgen van een regionale afstemming is de inzet van de MRDH gewenst en ook hierbij is aandacht voor rolverdeling gewenst.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven uw opmerkingen over welke organisatie welke verantwoordelijkheid pakt. Bij de uitwerkingen hebben we hier oog voor.
Tot slot Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op het ontwerp concept Strategische Visie en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten zo goed mogelijk worden verwerkt in de definitieve versie.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie. We nemen uw inzichten serieus en pakken de aangedragen punten op, zoals benoemd in onze reactie.
Algemeen Mobiliteitsvisie
De gemeenteraad van Westland is uitgenodigd een zienswijze kenbaar te maken op de MRDH Mobiliteitsvisie 2050. Hierbij doen wij u namens de gemeenteraad van Westland onze reactie toekomen. Allereerst veel dank voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Het is te zien dat er veel werk en aandacht in is gestopt en dat in het voortraject de ideeën en aanbevelingen van onze inwoners zijn opgehaald, wat heeft geresulteerd in een weliswaar lange maar heldere visie op de toekomst van mobiliteit en bereikbaarheid in onze regio.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw positieve reactie. We zijn blij met uw dank voor de Mobiliteitsvisie en de erkenning van de inspanningen, inclusief de inbreng van inwoners, die heeft geleid tot een heldere toekomstvisie op mobiliteit en bereikbaarheid.
Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie
Zuidwestlandcorridor Wij zijn blij te lezen dat er een duidelijke link wordt gelegd tussen goede, toekomstbestendige mobiliteit en bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van onze regio. Het belang van de Westlandse Greenport voor deze economische ontwikkeling is in deze visie goed vertegenwoordigd. In dat kader staan wij achter de ambitie voor de Zuidwestlandcorridor en het aansluiten daarvan op de Blankenburgcorridor. Wij rekenen erop dat dit project de inzet krijgt die het belang van deze verbinding nadrukkelijk onderstreept.
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij uw enthousiasme te lezen over de link tussen toekomstbestendige mobiliteit, bereikbaarheid en de economische ontwikkeling. De ambitie voor de Zuidwestlandcorridor en aansluiting op de Blankenburgcorridor wordt ondersteund, en verder uitgewerkt in de corridoraanpak en gebiedsaanpak.
Publieke mobiliteit Ook zijn wij blij met de ambitie die wordt uitgesproken op het gebied van het Openbaar Vervoer en het onderzoeken van de stap naar de MRDH als regievoerder op alle publieke mobiliteit in de regio. Met name in gemeente Westland is het OV-aanbod nog niet in lijn met de economische waarde en is de auto-afhankelijkheid groot. Met zowel de hoeveelheid als de diversiteit aan werkgelegenheid die het Westland biedt is het essentieel dat de bedrijventerreinen met het OV goed bereikbaar zijn; ook in de vroege en late uren. Wij kijken daarom uit naar het onderzoek naar een nieuw systeem en de verbetering die dat systeem kan bieden voor het OV in Westland. Desondanks willen we daarbij aangeven dat de integratie van het reguliere OV met het doelgroepenvervoer met grote voorzichtigheid bekeken moet worden
Reactie algemeen bestuur

Goede OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen, ook in vroege en late uren, is essentieel en het onderzoek naar een nieuw systeem gaat hier vorm aan geven. Uw zorg over integratie van regulier OV met doelgroepenvervoer wordt gedeeld; zoals eerder aangegeven hanteren we grote voorzichtigheid, met behoud van maatwerk en kwaliteit voor kwetsbare gebruikers. We bepalen samen op basis van de resultaten van het onderzoek de vervolgstappen.
Naaldwijk-Delft corridor Vanuit onze optiek is er ook nog een omissie in de Mobiliteitsvisie. Dit betreft de corridor Naaldwijk-Delft. Dit is nu al een belangrijke corridor met buslijn 455, en in de toekomst wordt deze corridor alleen nog maar belangrijker met de ontwikkeling van de Flora Campus in Naaldwijk, en de realisatie van de MFR Naaldwijk -Delft. We zouden deze graag toegevoegd zien worden bij de corridors. Wat wij daarnaast nog missen in de visie is extra aandacht voor de verbreding van de A4 en de gevolgen daarvan, waaronder de aansluiting van het Westland middels de Harnaschknoop.
Reactie algemeen bestuur
De corridorkaart is indicatief. Bij de verdere uitvoering van de corridors wordt bekeken welke aanvullingen, zoals de Naaldwijk-Delft corridor, worden toegevoegd. We blijven met elkaar in gesprek over de verbreding van de A4 en de gevolgen daarvan, waaronder de aansluiting van het Westland middels de Harnaschknoop. Dit gesprek is onderdeel van de uitwerking van de corridoraanpak
Tot slot We kijken uit om in een verbeterde samenwerking tussen MRDH, vervoerder, en onze gemeente te werken aan de uitvoering van deze visie. Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de MRDH Mobiliteitsvisie 2050 en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten worden opgepakt dan wel goed worden verwerkt in de definitieve versie.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw enthousiasme voor een verbeterde samenwerking met MRDH en vervoerders bij de uitvoering van de Mobiliteitsvisie. We nemen uw inzichten serieus en pakken de aangedragen punten op, zoals benoemd in onze reactie.
Zoetermeer
Algemeen Mobiliteitsvisie
Met belangstelling heeft de gemeente Zoetermeer kennísgenomen van de concept-Mobiliteitsvisie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Wij waarderen de uitnodiging om een zienswijze in te dienen. Zoetermeer onderschrijft het belang van een gezamenlijke regionale visie op mobiliteit, als fundament voor toekomstige gebiedsontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid. Na Den Haag en Rotterdam is Zoetermeer de 3e grootste stad van de MRDH en Provincie Zuid-Holland. Zoetermeer heeft zich van satellietstad doorontwikkeld tot een volwaardige zelfstandige stad. We zien vele uitdagingen die op ons afkomen. De uitdagingen, maar ook hoe we daar mee omgaan, is in onze Ruimtelijke Strategie verwoord. Daarbij hanteren we onder andere het volgende: "Wat goed is voor de regio, goed is voor Zoetermeer". Dat geldt ook andersom.
Algemeen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Met uw brief van 15 september 2025 nodigt u onze raad uit om een zienswijze in te dienen op de concept Visie op het economisch vestigingsklimaat van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Van die mogelijkheid maken we middels deze zienswijzebrief graag gebruik. We danken MRDH voor het goede werk in het bepalen van de strategische uitgangspunten en het samenstellen van de visie.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze en kijken ernaar uit om samen met u en de andere gemeenten verder te werken aan de uitwerking van de Visie economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie.
Inhoudelijke opmerkingen Visie Economisch Vestigingsklimaat
Zorgvuldige analysefase De analysefase van de totstandkoming van de visie op het economisch vestigingsklimaat (VEV) is zeer zorgvuldig en uitgebreid geweest. Bureau Birch heeft analyses gemaakt in hun rapporten met kenmerken, sterke sectoren en toekomstkansen van de gehele regio, alsmede factsheets per gemeente. Vervolgens zijn er gesprekken geweest per gemeente, waarin de voor elke gemeente belangrijke punten zijn besproken. We herkennen in de visie de belangen van de regio als geheel en van de gemeente Zoetermeer als derde stad in de metropoolregio.
Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie.
Mobiliteit als sleutelvoorwaarde voor economie We zijn blij met het onderkennen van mobiliteit als sleutelvoorwaarde voor het economisch vestigingsklimaat. Toch kan de samenhang tussen de Visie economisch vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie sterker. De gebiedsgerichte aanpak (hoofdstuk 6) beschrijft de corridoraanpak en legt de nadruk op onder andere de Oude Lijn. De corridor Leiden-Zoetermeer-Rotterdam verdient meer aandacht en een hogere prioriteit binnen de MRDH. In het hart ligt het Dutch lnnovation Park. De lT-campus zou een enorme economische impuls kunnen krijgen door een hoogwaardige OV-verbinding met de steden ten noorden en zuiden van Zoetermeer. Ook omliggende steden kunnen profiteren van het talent dat woont in Zoetermeer. De innovatiecampussen en steden in de regio worden beter verbonden, wat de economie van de hele regio ten goede komt. Bovendien werken Zoetermeer en Lansingerland samen aan de realisatie van gebiedsontwikkeling Bleizo; met 5000 woningen, voorzieningen en bedrijven in de cross over tussen lT en horti science. Zoetermeer vraagt om grote inzet op de corridor LeidenZoetermeer-Rotterdam.
Reactie algemeen bestuur
In de uitwerking van het uitvoeringsprogramma (en de gebiedsgerichte aanpak) zullen wij de door u genoemde opgaven verder uitwerken. In die uitwerkingen is juist de samenhang tussen mobiliteit en economie uitgangspunt.
Strategische keuzes In de visie is sprake van drie strategische keuzes: 1) Versterken van ruimte voor werken 2) Volle inzet op innovatie en technologie 3) Versterken van toekomstbestendig arbeidspotentieel. Inzet op de keuzes 1 en 2 levert direct een sterker economisch vestigingsklimaat voor de regio als geheel. Slim ruimtegebruik en toekomstbestendige bedrijven en voozieningen zorgen zijn ook voor Zoetermeer belangrijk. Dit geldt ook voor Volle inzet op innovatie en technologie. Onze mbo-hbo-campus draagt bij aan toegepaste innovatie in onder andere lT, cybersecurity, Al, e-health en gaming. Zoetermeer is ook blij met de aandacht voor een wendbare beroepsbevolking in keuze 3 Als New Town plegen we extra inzet op het toekomstbestendig maken en houden van onze beroepsbevolking. Dit punt is voor ons zeer belangrijk en verdient alle aandacht in uren en budgetten.
Reactie algemeen bestuur
In de uitwerking zullen wij ook aandacht hebben voor het toekomstbestendig maken en houden van onze beroepsbevolking. Dit is immers ook één van de geformuleerde ambities.
To do-lijsten In de 'to do-lijsten' is een eerste aanzel gegeven voor uitvoering. De visie zou een lange termijn perspectief moeten geven. Niet moeten focussen op uitvoering. Bovendien wordt er in de volgende collegeperiode een nieuwe Strategische Agenda opgesteld. Ons inziens zou uitvoering uit de visie gehaald moeten worden. We adviseren verplaatsing van de 'to do-lijsten' naar Strategische Agenda en uitvoeringsprogramma's. De visie is op hoofdlijnen, waardoor financiële informatie nog ontbreekt. Graag vragen we uw aandacht voor het zorgvuldig inbedden van de keuzes uit de visie in de begrotingen van de komende jaren.
Reactie algemeen bestuur
Wij hebben de to-do-lijsten opgenomen als eerste richting voor uitvoering. In het navolgende uitvoeringsprogramma zullen wij dit gerichter uitwerken. Ook zal deze visie – na vaststelling – de basis zijn voor de nieuwe Strategische Agenda. Uiteraard zullen de financiële consequenties via de P&C-cyclus steeds zorgvuldig worden uitgewerkt.
Versterken relaties met Rijk en Europa In de visie is versterken van de relaties met het Rijk en Europa opgenomen. Graag willen we het volgende onder de aandacht brengen. lndien de MRDH zou deelnemen aan Europese onderzoekstrajecten, wordt de toegang tot netwerken verbeterd. Dit kan op termijn leiden tot innovatie en kansen voor bedrijven. Het zetten van dit soort stappen kan op termijn leiden tot het verkrijgen van subsidies. Dit punt willen we graag verder uitgewerkt zien.
Reactie algemeen bestuur
Wij zien ook het belang van Europa. In de uitwerking van deze visie zullen wij kansen in beeld brengen.

Samenvatting

Samengevat zien we in de voorliggende visie een integrale en afgewogen basis voor een toekomstige gezonde economische metropoolregio. Vanuit Zoetermeer bouwen we graag samen met u verder aan het bestendigen van de waardevolle regionale samenwerking.
Wij danken u voor de geboden gelegenheid om een zienswijze in te dienen en wachten uw reactie op onze zienswijze af.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie.

Inhoudelijke opmerkingen Mobiliteitsvisie

Positieve waardering

Zoetermeer is positief over de volgende uitgangspunten in de visie:

- De corridoraanpak, waarbij openbaar vervoer (ov) als drager van gebiedsontwikkeling wordt ingezet, met aandacht voor functiemenging en nabijheid.
- De integrale benadering van mobiliteit, waarbij systemen worden verbonden en schotten tussen modaliteiten worden weggenomen.
- De verschuiving van systeemefficiëntie naar menselijke waarde als leidend principe.
- De aandacht voor ontsluiting van recreatiegebieden.

De vijf keuzen en de corridoraanpak bieden een solide basis voor regionale samenwerking. Zoetermeer herként zich in de richting, maar ziet op enkele punten ruimte voor aanscherping en aanvulling. Tegelijkertijd constateren wij dat verdere verdieping, reflectie en concretisering nodig is om te komen tot een breed gedragen en uitvoerbaar uitvoeringsprogramma. Zoetermeer wil graag een stap inbouwen tussen hoofdstuk 5 uit de visie ('to-do') en het toekomstige uitvoeringsprogramma, zodat problemen en doelstellingen kunnen worden geanalyseerd en verduidelijkt. Zo ontstaat ruimte voor reflectie, inhoudelijke discussie, afstemming en onderbouwing.
We hebben 7 punten opgesteld met daarin onze terugkoppeling en concrete verzoeken voor een reactie en/of het vervolg.

Reactie algemeen bestuur

In het uitvoeringsprogramma introduceren we nadrukkelijk het gebiedsgericht werken. Dit vormt een belangrijke stap binnen de gebiedsgerichte -/corridoraanpak. Het programma bevat zowel thematische uitwerkingen als de eerste stappen voor corridors. Elke thematische uitwerking start met een grondige analyse, zodat we investeringen en maatregelen goed kunnen afstemmen op de specifieke kenmerken en behoeften van elk gebied. Zo zorgen we voor een samenhangende aanpak die aansluit bij de visie en de regionale opgaven.

1. Een stevig onderbouwde netwerkvisie

Op het moment van schrijven van deze zienswijze is de netwerkkaart nog in ontwikkeling. Voor Zoetermeer en ook voor de regio is het belangrijk dat de netwerkvisie voortbouwt op MIRT-verkenningen en beleid. Het mobiliteitshoofdstuk in de Ruimtelijke Strategie van Zoetermeer is een combinatie van de huidige netwerkvisie uit de strategische agenda van MRDH en afgeronde verkenningen.
Middels vele onderzoeken is het belang van de doorontwikkeling van ZoRo zowel voor gemeente Zoetermeer, andere gemeenten langs deze verbinding, waaronder Lansingerland, en de regio onderschreven. Specifiek de beschrijving van ZoRo als potentiële corridor moet recht doen aan de status in het MIRT{traject en de concretiseringsslag die is gedaan om de verbinding te realiseren.
Zoetermeer wil dat de NS-stations als stevige knooppunten worden gepositioneerd. Ook vinden we dat de kaart goed moet gaan aansluiten op provinciale, nationale en internationale netwerkvisies. Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:
- Afgeronde (MIRT-)verkenningen en voorkeursvarianten als uitgangspunt te nemen voor de netwerkkaart. Dat zijn:
o HOV-corridor ZoRo als railverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer Centrum West.
o LeiZo (Lijn400) als Bus Rapid Transitverbinding met Lansingerland-Zoetermeer als nieuw eindstation, zoals opgenomen in de eindrapportage van de verkenning.
o De Metropolitane Fietsroute Zoetermeer-Rotterdam.
- Ook de huidige R-net verbinding met Delft (Lijn 455) als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de netwerkvisie op te nemen, dit is voor ons belangrijk om alzijdige bereikbaarheid te verbeteren. De gemeente Delft en andere gemeenten langs deze verbinding, kunnen hier ook profiteren, bijvoorbeeld doordat er meer banen binnen bereik komen.
- Het Zoetermeerse deel van lijn 3 (De Krakeling) als HOV op te nemen conform de "Handreiking

Ketenmobiliteit op ov-knooppunten" uit 2023
- Het belang van de ZoRo-corridor steviger neer te zetten om de ontbrekende verbinding tussen hoogstedelijke/metropolitane gebieden Zoetermeer en Rotterdam met elkaar te verbinden.
- Voort te bouwen op de bestaande strategische agenda's:
o Station Zoetermeer als metropolitane knoop
o Centrum West en Lansingerland-Zoetermeer zijn bovenlokale knopen

Reactie algemeen bestuur

Hartelijk dank voor uw input. Het is duidelijk waar Zoetermeer mee aan de slag wil en wij herkennen de genoemde punten. In de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma pakken we deze gezamenlijk op, zodat we met elkaar werken aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

2. Behoud en versterking van ontsluitend en fijnmazig vervoer

Zoetermeer maakt zich zorgen over de verschuiving van de (investerings-)focus naar HOV. In de visie lezen we dat het ontsluitend ov in principe verdwijnt als dat niet kan worden opgewaardeerd en dat lijn ook kan worden vervangen door bijvoorbeeld deelfietsensystemen dan wel maatwerkvervoer. Het voortbestaan van lijnen 70, 71 lijkt met deze visie onzeker te worden omdat zij geen HOV potentie hebben als stadsbussen. We hebben begrip voor het zoeken naar oplossingen voor lijnen die onvoldoende rendabel zijn. Maatwerkvervoer kan een goede oplossing zijn, maar we willen dat er ook oog gehouden wordt voor het behoud en versterken van ontsluitende lijnen. De opheffing van lijn 73 staat nog op ons netvlies en heeft de bereikbaarheid van Rokkeveen verslechterd. We werken enthousiast met de MRDH aan een alternatief door middel van maatwerkvervoer. Maar het is nog te vroeg om te concluderen dat dit voor elke situatie een oplossing is.

Zoetermeer vindt het ontsluitende busnetwerk in de regio van waarde, ook in hoogstedelijk en metropolitaan gebied, waar vaak de ruimte ontbreekt om HOV aan te leggen. Maatwerkvervoer kan daarnaast ook duurder zijn door hogere personeelsinzet. Ook kan maatwerkvervoer meer verkeer opleveren, omdat het minder efficiënt is dan een stadsbus.
Voor de bereikbaarheid van recreatiegebieden en -bedrijven zien we wel kansen voor maatwerkoplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren, zoals voor het Buytenpark (Snowworld/Adventure Valley), Van Tuylpark (Watergeus, Silverdome) en Nieuwe Driemanspolder. Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Samen met vervoerders een goede strategie te maken voor het op- en afbouwen van fijnmazig busvervoer.
- We vragen aan MRDH afwegingscriteria op te stellen voor het behouden/opheffen van ontsluitende lijnen en opwaarderen tot HOV. In die afwegingen zien we graag een relatie met, menselijke waarde, brede welvaart en de ambitie om 24/7 altijd en overal publiek vervoer aan te gaan bieden.
- In het uitvoeringsprogramma specifiek in te gaan op de (regionale) bereikbaarheid van grote recreatiegebieden- en bedrijven met publiek vervoer en de omgang met piekmomenten

Reactie algemeen bestuur

We begrijpen uw zorgen over de nadruk op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De visie koppelt HOV-corridors en wijkontsluiting tot een samenhangend, toegankelijk netwerk, ook voor wie lopen of fietsen geen optie is. Het versnipperde huidige OV biedt onvoldoende alternatieven voor de auto. Een robuuste HOV-ruggengraat, aangevuld met voor- en natransport (fiets, deelmobiliteit, vraagafhankelijk vervoer), verbetert dit en is gericht op 24/7-beschikbaarheid.

3. Doelgroepenvervoer: eerst verkennen, dan besluiten

De wens om regie te voeren over al het doelgroepenvervoer vraagt om zorgvuldigheid vanwege de complexiteit van het vervoer en het toegepaste maatwerk voor kwetsbare reizigers. Zoetermeer ondersteunt een gezamenlijk onderzoek naar de voor- en nadelen, maar wil geen voortijdige implementatie in concessies. Gemeenten moeten regie kunnen houden op aanbestedingen en vervoerskwaliteit.
Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Niet vooruit te lopen op de resultaten van het onderzoek "verkennen van de voor- en nadelen van gezamenlijke aanbesteding en regionale ondersteuning bij doelgroepenvervoer".
- Te wachten met in de huidige concessies al opdracht te geven aan vervoerders voor het combineren van doelgroepenvervoer met regulier vervoer

- Niet van gemeenten te verlangen om nu al in 'al hun acties rekening te houden met de uitkomsten en besluiten van het lopende onderzoek naar publieke en actieve mobiliteit."

Reactie algemeen bestuur

Wij nemen het voorbehoud bij de ambitie voor doelgroepenvervoer serieus en steunen het onderzoek als open verkenning zonder vooraf vastgelegde uitkomst. Er wordt niet vooruitgelopen op resultaten; implementatie in concessies of combinaties met regulier OV wacht tot na de onderzoeksfase. Gemeenten behouden regie op aanbestedingen en vervoerskwaliteit, met maatwerk voor kwetsbare reizigers als leidend principe.

4. Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid

Zoetermeer wil de best bereikbare en verkeersveilige stad zijn. Het onderwerp verkeersveiligheid wordt kort behandeld in de visie en bevat geen duidelijke doelstellingen. In de visie ontbreken verkeersveiligheidscijfers, terwijl het aantal verkeersslachtoffers in de MRDH hard stijgt. Vooral onder jongeren en ouderen op de (elektrische) fiets. Zoetermeer trekt graag met de MRDH op om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Ook sociale veiligheid en toegankelijkheid van het ov verdienen meer aandacht. Tijdens het participatieproces van de mobiliteitsvisie MRDH in Zoetermeer kwam naar voren dat juist de 'kleine zaken' grote invloed hebben op de reisbeleving en dus het reisgedrag. Uit onderzoek blijkt dat mensen (vooral vrouwen) het ov mijden. Juist het aantrekkelijk maken van haltes en het toevoegen van de voorzieningen vinden we meer passen in de corridorbenadering.
Zoetermeer maakt zich daarom zorgen om het voornemen van MRDH alle haltes zonder HOV sober en doelmatig in te richten.
Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:
- De visie uitbreiden met een paragraaf over verkeersveiligheid, inclusief doelstellingen en rolopvatting.
- Aandacht te geven aan sociale veiligheid en toegankelijkheid, vooral voor kwetsbare groepen. Geef een breder perspectief voor oplossingen dan het genoemde cameratoezicht in de visie.
- In het uitvoeringsprogramma een project op te nemen voor een verbeterprogramma met betrekking tot 'de klantreis'. Met daarin aandacht voor de volgende onderwerpen:
o niet werkende informatieborden en liften
o toegankelijkheid van haltes en aanlooproutes
o de lange overstaptijd van ontsluitend ov (bus) op HOV(R-Net, tram, metro, trein)
o geweldsincidenten op haltes, ook richting chauffeurs.
o ov-mijders vanwege sociale onveiligheid, naar voorbeeld van Amsterdam
o kenmerken van sociaal veilige haltes

Reactie algemeen bestuur

Verkeersveiligheid is als randvoorwaarde benoemd in de Mobiliteitsvisie met de ambitie om een punt van nul verkeersdoden en -gewonden te benoemen. We zullen de aandacht voor verkeersveiligheid explicieter maken doordat in de tekst extra te benadrukken. Toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn daarbij kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer van de toekomst. Alle haltes moeten voldoen aan een basiskwaliteit en blijven sociaal veilig ingericht. Ook bestaande haltes blijven voldoen aan deze randvoorwaarden. Onder het thema ‘Basis op orde’ in hoofdstuk 5 van de Strategische Agenda hebben we deze opdracht uitgewerkt, inclusief een opsomming van de maatregelen die daarbij horen.

5. Visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten

De ambitie "mobiliteit voor iedereen, altijd en overal" vraagt om een visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen. Zoetermeer steunt uitbreiding van nachtvervoer. Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Ontwikkel een visie op regionaal nachtvervoer per bus, trein en fiets, bij voorkeur in samenwerking met de provincie. Zoetermeer zoekt aansluiting op het Rotterdamse en Haagse nachtnet per bus en trein.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen uw steun voor de ambitie ‘mobiliteit voor iedereen, altijd en overal’ en de oproep voor een visie op nachtvervoer en actieve modaliteiten. De behoefte aan nachtvervoer per bus, trein en fiets wordt erkend in de Mobiliteitsvisie. Aansluiting op het Rotterdamse en Haagse nachtnet wordt meegenomen in de gebiedsaanpak.

6. Verankeren mobiliteitstransitie en de schaalsprong van het ov

De mobiliteitstransitie ontbreekt als opgave, terwijl Zoetermeer en veel andere gemeenten hier actief op sturen omdat dit noodzakelijk is om de regio bereikbaar te houden. Zoetermeer vindt het belangrijk dit te benoemen, om de urgentie te blijven benadrukken. Zonder vergroting van het openbaar vervoer aanbod en verschuiving in vervoerswijzen (modal shift) slibben de wegen in de regio dicht en kunnen er minder woningen worden gebouwd. Om die reden is het ook verstandig om een visie te gaan ontwikkelen op de rol van automobiliteit in de regio en aandacht te hebben voor duurzame mobiliteit. Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- Benoem expliciet de ambitie voor een schaalsprong van het ov en de mobiliteitstransitie
- Onderbouw de gewenste modal shift met cijfers, doelen en maatregelen.
- Ontwikkel een duidelijke visie op de rol van de auto in het mobiliteitssysteem, met aandacht voor de effecten van +16% inwoners op het wegennet**.**

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw waardevolle aandachtspunten. Wij nemen deze mee in de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in het uitvoeringsprogramma. Zo zullen we de rol van de auto in het mobiliteitssysteem extra verduidelijken in de visie. Samen met de 21 gemeenten werken we aan een uitvoerbare aanpak die ambitie en realisme combineert.

7. Aansluiting in Europa

In de visie is versterken van de relaties met het Rijk en Europa opgenomen. Dat juichen wij toe omdat aanwezigheid van de metropoolregio de daadkracht van verschillende steden kan vergroten. Deelname aan Europese netwerken vergroot de kans op subsidies, draagt bij aan innovatie en zet onze regio economisch steviger op de kaart. Zoetermeer constateert dat de mobiliteitsvisie nog niet optimaal voldoet aan de Europese Richtlijnen voor een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) voor Functional Urban Areas' Dit is een voorwaarde om voor Europese subsidies of financiering in aanmerking te komen. Een Regionaal Mobility Plan (RMP) kan Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam ook vrijwaarden van de verplichting die zij hebben om een SUMP vast te stellen. Daarom vraagt Zoetermeer het volgende:

- In het uitvoeringsprogramma het volgende project op te nemen: de doorvertaling van deze mobiliteitsvisie naar een regionaal mobiliteitsplan conform de Europese Richtlijnen uit de TEN-T (Annex V).

Wij danken u voor de gelegenheid om onze zienswijze te delen en zien uit naar een constructieve samenwerking bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie.

Reactie algemeen bestuur

Wij waarderen het dat u de relatie met het Rijk en Europa onderschrijft. We stellen voor om bij de uitwerking van de visie in het uitvoeringsprogramma nader in overleg te treden met de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Die zijn ook benoemd als ‘urban notes’, over de doorvertaling die u voorstelt om samen te bepalen wat dit behelst en wat de meerwaarde is voor de hele regio.