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

Datum	2 oktober 2025
Nummer	2025-10-
Datum commissievergadering	14 oktober 2025
Datum raadsvergadering	28 oktober 2025

Oplegger

Zaaknummer	928225
Onderwerp	Zienswijzenprocedure Mobiliteitsvisie 2050 en Versterking Economisch Vestigingsklimaat
Portefeuillehouder	F.I. Noordermeer - van Slageren (algemeen bestuur) M. Klijmij - van der Laan (Bestuurscommissie Vervoersautoriteit) F.A. Voskamp (Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat)
Uiterste behandeldatum (met toelichting)	28-10-2025 einde zienswijzentermijn is 3 november
Eerdere besluitvorming	
Samenvatting voorstel	De MRDH heeft de ambities voor 2050 benoemd in een Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV) en een Mobiliteitsvisie (MoVi). De gemeenteraad wordt voorgesteld een instemmende zienswijze af te geven. In de strategische agenda 2026-2030 worden de ambities voor de korte termijn concreter uitgewerkt. De abstracte ambities voor 2050, genoemd als keuzes die gemaakt worden, zijn: • ruimte voor werken (bedrijfslocaties; VEV) • innovatie en technologie (toekomstbestendige economie; VEV) • versterken arbeidspotentieel van de toekomst (onderwijs, ruimte en arbeidsmarkt; VEV) • de regio organiseert alle vormen van vervoer (bereikbaarheid voor iedereen; MoVi) • publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7; MoVi) • mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio (integraal als middel; MoVi) • volle inzet op technologie (toegankelijk, inclusief en veilig; MoVi) • schouders eronder voor investeringskracht (gezamenlijke investeringsagenda; MoVi)
Beslispunten	De gemeenteraad besluit om: 1. In te stemmen met de concept Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept Mobiliteitsvisie; 2. Bijgevoegde instemmende zienswijze vast te stellen en deze toe te zenden aan de MRDH.
Bijlage(n)	1. aanbiedingsbrief MRDH d.d. 12 september 2025, kenmerk 2432061 2. concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat 3. concept-ontwerp Mobiliteitsvisie “Dromen, durven en doen” 4. concept gemeentelijk zienswijzenbrief d.d. 28 oktober 2025, kenmerk 928192
Advies commissie	

Raadsbesluit	o Akkoord / o Niet akkoord	
	Opmerking:	
	Datum van besluit gemeenteraad:	
	A. de Vos griffier	F.I. Noordermeer – van Slageren voorzitter

Inleiding
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft in concept voor 2050 een Visie op het Economisch Vestigingsklimaat (VEV) en een Mobiliteitsvisie (MoVi) opgesteld. De concept visies zijn aangeboden aan de 21 gemeenteraden. Tot 3 november 2025 kan de gemeenteraad hierop een zienswijze indienen. Een instemmende zienswijze is als conceptbrief bij dit voorstel gevoegd.

De economische positie van de MRDH in Nederland is met 15% van het bruto binnenlands product aanzienlijk en procentueel groter dan het aantal inwoners (2,1 miljoen ten opzichte van 18 miljoen). Door de woningbouwopgaven van 240.000 woningen in de NOVEX Zuidelijke Randstad neemt het aantal inwoners met 400.000 toe. Maatschappelijke vraagstukken voor de economische vernieuwing, digitalisering en arbeidsmarkt zijn actueel en vragen een toekomstbestendig beleid. De gemiddelde brede welvaart in de regio ligt onder het landelijk gemiddelde en verschilt aanzienlijk per gemeente. Deze factoren vragen vanuit de regio een langetermijnvisie met een samenhangend beleid dat op regionaal niveau is afgestemd.
De MRDH geeft met de MoVi en de VEV een eerste stevige aanzet om als overheden gezamenlijke ambities te benoemen op basis waarvan keuzes gemaakt kunnen worden. Inzet van de MRDH hierbij is te bouwen aan een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio. Dit moet bereikt worden met investeringen, het benutten van de kracht van de economische clusters met als doel om voor alle inwoners, bedrijven een toekomstbestendige regio te realiseren.
De ambities uit de visies zijn gebaseerd op concrete keuzes en kunnen op hoofdlijnen worden onderschreven. Inhoudelijk moet nog een nadere uitwerking plaatsvinden naar beleid en projecten, waarvoor nog nader onderzoek en keuzes noodzakelijk worden. In de zienswijze is daarom opgenomen de visies als een richtinggevend kader te beschouwen voor een verdere uitwerking.

Beoogd maatschappelijk effect
Bestuurlijk doelen van de MRDH zijn het versterken van de agglomeratiekracht door middel van het vernieuwen van de economie/versterken economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. Uit internationaal onderzoek (OESO) blijkt dat bij het ontbreken van samenhang in bestuur en uitvoering kansen op innovatie en economische groei onbenut blijven. Welvaart en welzijn voor alle inwoners kan door samenwerking op het 'daily urban system' verbeteren door meer als één stedelijke regio te functioneren. Naast de formele taken economisch vestigingsklimaat (EV) en vervoersautoriteit (Va) hoort daar in de visie van Midden-Delfland vanuit de kerntaken ook op regionaal en nationaal niveau de informele netwerkfunctie bij.
Gezamenlijk ambitie is het realiseren van een duurzame en internationaal concurrerende metropoolregio. Een grootstedelijk gebied met een netwerk van woonkernen, werklocaties, voorzieningen en landschappen dat met een goede infrastructuur onderling verbonden is. De ambities hiervoor richting 2050 zijn benoemd in de MoVi en VEV. Een concretere uitwerking vindt plaats in de 4-jaarlijkse strategisch agenda (2026-2029) en via de jaarlijkse programmabegroting.

Argumenten
1.1 Visies op kerntaken MRDH zijn op elkaar afgestemd
Beide visies hebben een eigen voorbereidingstraject doorlopen. Gestart is met onderzoek en inhoudelijke analyses. Vervolgens is aan bestuurders, raadsleden en ambtenaren de mogelijkheid geboden tot een inhoudelijke bespreking. Tevens is ook een bestuurlijk-ambtelijk gesprek gevoerd bij alle gemeenten. Voor individuele gemeenten zijn belangrijke thema's besproken en meegenomen bij het uitwerken van de visies. Gelet op het hoge abstractieniveau zijn niet alle onderwerpen uit de bespreking uitgewerkt in de documenten. Voor Midden-Delfland geldt wel dat de visies grotendeels aansluiten, c.q. niet in strijd zijn met de gemeentelijke ambities en de Toekomstvisie Midden-Delfland 2050. Met de hoofdlijnen van de visies kan worden ingestemd via het bijgevoegde concept zienswijzenbrief.

Tijdens het voorbereidingsproces van de afzonderlijke visies is gebleken dat de onderlinge samenhang zeer sterk is. Daarom worden deze nu in een gecombineerde zienswijzenprocedure aangeboden om die samenhang beter te waarborgen. Belangrijke constateringen zijn dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een middel. Een middel om het economisch vestigingsklimaat te verbeteren, met als extra toevoeging ook de brede welvaart (in de zin van Cittaslow: 'kwaliteit van leven') te versterken.

Regiobreed is de brede welvaart onder het landelijk gemiddelde. Reden ook waarom meerdere regiodeals met het Rijk zijn gesloten, zoals Rotterdam Zuid, Den Haag Zuidwest, Delft West en de Waterwegregio. Midden-Delfland heeft een sterke sociale structuur. Regionale afspraken kunnen ook bijdragen aan het behoud en/of versterking van die structuur. Ons Bijzonder Provinciaal Landschap is een middel om bij te dragen aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de brede welvaart voor 2,1 miljoen inwoners rondom het landschap.
Wij onderschrijven het belang van het hebben van een lange termijnvisie. Wel is het noodzakelijk dat de visies meer concreet worden vertaald. Met de Strategische Agenda 2022-2026 is eerder al focus aangebracht in de kerntaken waar de MRDH zich actief voor inzet. De ambities 2050 brengen nog meer focus aan in de lange termijn oplossingen voor de maatschappelijke doelstellingen. In de aanbiedingsbrief van de MRDH zijn voor de MoVi vijf en voor de VEV 3 keuzes benoemd. In principe onderschrijven we die keuzes, maar kunnen daar nog niet mee instemmen voordat in beeld is gebracht wat de consequenties in de praktijk zijn. Deze moeten in de strategische agenda 2026-2029 nader uitgewerkt worden en waar noodzakelijk als apart besluitpunt voorgelegd worden aan de bestuurscommissies en in sommige situaties via de gemeenteraden; voorbeelden van die laatste categorie zijn de keuzes uit de MoVi 'de regio organiseert alle vormen van vervoer' en 'schouders eronder voor investeringskracht'.

1.2 Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV) brengt omslag in werkwijze
Bij de 10-jaars evaluatie van de gemeenschappelijke regeling is geconstateerd dat de huidige werkwijze op het taakveld economie te versnipperd is en daardoor te weinig impact oplevert. Vanuit deze constatering is de visie opgewerkt en worden hierin keuzes benoemd. Allereerst zijn vijf clusters benoemd waar specifiek de inzet op wordt gepleegd:

- duurzaam maritiem en haven
- hightech horticulture
- innovatieve en hoogwaardige maakindustrie
- digitale technologie en veiligheid
- overheid, vrede en recht

De keuze voor deze clusters laat zien dat de regio een brede economische kracht heeft. Tegelijkertijd is dat ook de beleidsmatige zwakte, doordat een eenduidige identiteit ontbreekt. Hierdoor zal altijd sprake blijven van een versnipperde inzet. Vanuit thema's die voor alle economische clusters van belang zijn, wordt gewerkt aan het versterken van die clusters. Deze thema's zijn 'ruimte voor werken' (werklocaties), innovatie en technologie *als gamechanger (*verduurzaming en digitalisering) en versterken arbeidspotentieel van de toekomst (onderwijs/campus gericht op de vijf economische clusters).
Om meer economische impact te realiseren wordt gekozen voor een gebiedsgerichte benadering. Dit sluit ook beter aan op de keuze voor de vijf economische sectoren, die ook sterk gebiedsgebonden zijn binnen de regio. Samenwerking wordt gezocht met relevante partijen vanuit een integrale benadering van mobiliteit, ruimte en economie (inclusief human capital). Dit moet leiden tot meer maatwerk voor de lokale situatie in relatie tot de regionale context. De financiering moet hierbij ook wijzigen door actiever in te zetten om externe bronnen (Rijk, Europa). Deze programmatische aanpak wordt ook vertaald naar de huidige bijdrageregeling, die gefinancierd wordt vanuit de jaarlijkse inwonerbijdrage. Alleen voor kleinschalige projecten met een hoge maatschappelijke waarde blijft budget beschikbaar. Consequentie hiervan zal zijn dat de gemeente Midden-Delfland naar verwachting geen directe financiering vanuit de nieuwe regeling ontvangt. Relevante onderdelen blijven de glastuinbouw en overkoepelend onderwijs-arbeidsmarkt; onze verwachting is dat Midden-Delfland hier geen eigen projecten met regionale impact zal ontwikkelen. In de huidige praktijk is dat ook al de situatie. Wel blijft sprake van een indirect voordeel. Een sterkere regionale economie heeft direct voordeel voor onze lokale ondernemers, ZZP'ers en MKB-bedrijven door een groei van het aantal opdrachten, de versterking van de tuinbouwsector en meer mogelijkheden voor werkgelegenheid voor onze jongeren, uitkeringsgerechtigden en werkende inwoners.

1.3 De Mobiliteitsvisie maakt krachtige keuzes om het middel mobiliteit beter te benutten
Onderzoek koppelen OV en doelgroepenvervoer
Bij de oprichting van de MRDH was mobiliteit een katalysator voor de regionale samenwerking. De huidige visie herbevestigd dit, waarbij mobiliteit een middel is voor economische en sociale

vernieuwing. Economische clusters zijn afhankelijk van bereikbaarheid. Daarnaast zijn alle inwoners gebaat bij een betere bereikbaarheid van voorzieningen. Primair voor de werkgelegenheid, waarbij kwetsbare groepen grotendeels afhankelijk zijn van publiek vervoer. Maar ook bereikbaarheid van andere voorzieningen, als landschap, cultuur, gezondheidszorg en onderwijs. De keuzes binnen de MoVi zijn hierbij domeinoverstijgend. Innovatief is de keuze om vanuit de afhankelijkheid van publieke vervoersvoorzieningen onderzoek te doen naar het koppelen van het openbaar vervoer (OV) en het doelgroepenvervoer.
Wij onderschrijven de keuze om hier nader onderzoek naar te doen. Dit vanuit de behoefte van de inwoner naar een goede mobiliteitsvoorziening. Nader onderzoek is ook wenselijk vanuit de houdbaarheid van beide systemen vanuit financiën en personele formatie. Daarnaast is een efficiënter gebruik van het publieke vervoer wenselijk om door het samenvoegen het aantal verkeersbewegingen te beperken, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid in de dorpen en minder druk op het regionale wegennet.

Mobiliteit als middel vanuit corridoraanpak
Mobiliteit is in de visie als keuze benoemd als motor voor de regionale ontwikkeling. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van de ruimtelijke, economische en sociale vraagstukken, waarbij de keuze is gericht op een corridoraanpak. Hoogwaardige OV- en fietsverbindingen tussen woongebieden en werklocaties, waarbij maatwerk per gebied mogelijk is vanuit een regionale visie op de gebiedsontwikkelingen. Wij ondersteunen deze corridorbenadering. Om de kracht van het instrument beter te benutten worden in de MoVi de randvoorwaardelijke keuzes benoemd.
Dit houdt in dat de regio alle vormen van vervoer organiseert. Gezien de mobiliteitsbehoefte van inwoners en economische clusters is een lokale oplossing niet realistisch. De kaderstellende rol van de gemeenteraad dient hierbij wel bewaakt te worden, waarbij financiële keuzes en aanvullend lokaal maatwerk van belang zijn. Een mooi Midden-Delflands voorbeeld hiervan is de aanvullende voorziening De Mus.

Innovatie vervoerssysteem
De regionale kracht kan benut worden om technologie in te zetten als katalysator naar een innovatief en vernieuwend vervoerssysteem. Een recent voorbeeld hiervan is de inzet van automatisch rijdende bussen tussen het metrostation Meijersplein en het vliegveld RTHA. Daarnaast moet meer ingezet worden op een deltaplan mobiliteit voor de investeringsbehoefte. De huidige uitkeringen en financiële middelen zijn onvoldoende om de groeiende behoefte aan OV en innovatie te bekostigen. Door meer als regio samen te werken kan vanuit een gebiedsgerichte benadering gekomen worden tot integrale proposities richting Rijk en Europa. Innovatie en verduurzaming zijn daarbij belangrijke elementen, mede ook gericht om met hoogwaardig openbaar vervoer en het bundelen van vervoersstromen het aantal verkeersbewegingen op het regionale wegennet te verminderen. Hierdoor kan de doorstroming verbeteren en daarmee bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

De MoVi noemt als kansrijke verbetering van het regionaal netwerk en een hoogwaardige OV-verbinding de ‘Zuidwestlandcorridor’. Het onderzoek richt zich op het verbinden van RandstadRail Zoetermeer-Den Haag via het Westland met de Hoekse Lijn. Wij onderschrijven de keuze om hier onderzoek naar te doen. In onze visie vanuit een integrale benadering dient het onderzoek niet alleen de effecten op het OV-netwerk en daaraan gekoppelde financiering te beperken. Het aanleggen van deze verbinding heeft ook meerdere maatschappelijke effecten, die van meerwaarde zijn voor het verbeteren van de brede welvaart in de regio.
Een directe opbrengst voor het mobiliteitsnetwerk is een vermindering van het autoverkeer op het regionale hoofdwegennet. Voor Midden-Delfland en het landschap is dit belangrijk. In de huidige situatie is sprake van structurele congestie op de A4 en hoge druk op de A20. Dit leidt tot ‘sluipverkeer’ op het lokale wegennet van Midden-Delfland. Automobilisten gebruiken de lokale wegen en het polderlandschap als doorgaande verbinding. Dit leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties, extra milieubelasting (uitstoot, geluid) en heeft daarmee in brede zin een negatieve invloed op de leefbaarheid in de dorpen en beleefbaarheid van authentieke veenweidelandschap.
De planvorming binnen de NOVEX ZR gaat uit van 240.000 woningen. De MoVi moet een meerjarig beleid ondersteunen om de effecten hiervan in mobiliteit op te vangen. Goed hoogwaardig OV kan de druk op het hoofdwegennet verminderen en tegelijkertijd de brede welvaart versterken. Deze

maatschappelijke effecten dienen ook in het onderzoek te worden meegenomen, zodat gemeenten bij de besluitvorming over de Zuidwestlandcorridor een integrale afweging kunnen maken.
Vanuit de maatschappelijke noodzaak de druk op het hoofdwegennet te verminderen, is het wenselijk de scope van het onderzoek uit te breiden. Variant die hierbij betrokken kan worden is het doortrekken van de Hoekse Lijn tussen Nesselande (huidige eindhalte) en Zoetermeer. In combinatie met de Zuidwestlandcorridor ontstaat dan een ringstructuur in de regio tussen stedelijke wijken en de belangrijkste economische en maatschappelijke bestemmingen. Vanuit de dorpen kunnen inwoners dan met publiek vervoer en/of fiets deze doorgaande verbindingen bereiken. Hiermee ontstaat een robuust hoogwaardig OV-netwerk dat de hele regio bestrijkt met een reissnelheid en bereikbaarheid die concurrerend is met het hoofdwegennet. Het regionale verkeer krijgt hiermee een alternatief, waarmee direct de verkeersdruk op het hoofdwegennet kan worden verminderd.

Kanttekeningen

2.1 MoVi en VEV hanteren nog niet altijd dezelfde termen

Een belangrijke economische sector in Midden-Delfland is de glastuinbouw. In de beide visies is de benaming waar de glastuinbouw in wordt ondergebracht niet eenduidig benoemd. De Movi spreekt over 'greenport', terwijl in de VEV is genoemd 'hightech horticulture'; dit ook als één van de vijf hoofdclusters. De MRDH kan verzocht worden de MoVi hierop aan te passen.
Aanvullend hierop dient ook nauwkeurig omschreven te worden wat wordt verstaan onder 'hightech horticulture'. De innovatieve kracht van de tuinbouw is een stevig economisch verdienmodel, dat naar de toekomst toe versterkt kan worden. Incidenteel wordt daar in de VEV ook logistiek bij benoemd. Belangrijke doelstelling van de MoVi is de druk op het regionale wegennet te verminderen. Het beperken van het aantal transportbewegingen in deze sector kan de druk op het lokale en regionale wegennet verminderen. Hiervoor is het wenselijk met de sector te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de transportbewegingen van en naar de individuele bedrijven te beperken. Een voorbeeld is meer samenwerking tussen transportbedrijven en het combineren van transporten bij het ophalen van de producten bij de bedrijven en deze meer centraal te distribueren; door het vervallen en wijzigen van de 'veilingfunctie' is een logistiek verscentrum niet meer aanwezig.
Een tweede vorm van logistiek, dat in het bijzonder op het regionale wegennet in onze gemeente een extra belasting oplevert, is het om- en verpakken van verse producten die via de mainport binnenkomen. Wij beschouwen deze economische activiteit niet als hightech. Gezien de belasting van het wegennet, het ruimtebeslag en druk op de arbeidsmarkt dienen bij het maken van keuzes geen ondersteunende maatregelen aan deze vorm van logistiek geboden te worden.

2.2 Maatschappelijk belang landschap komt onvoldoende naar voren bij het versterken brede welvaart

De gezamenlijke doelstelling van de beide visies is verwoord als *Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen, werken en leven*. Het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland is hierbij van regionaal belang, waar wij vanuit onze bestuurlijke opdracht invulling aan geven. De kerntaken van de MRDH en het abstractieniveau van de visies leiden er toe dat de belangen van het landschap niet altijd benoemd zijn in deze visies. Bij het verder uitwerken van de visies en het maken van concrete keuzes, is het noodzakelijk dat deze belangen voldoende op waarde worden geschat en gewaardeerd en worden meegewogen. In de zienswijze is hiervoor specifiek aandacht gevraagd.
De spoorverdubbeling Oude Lijn wordt vanuit mobiliteit en economie als de ruggengraat van de ontwikkelingen beschouwd. Hiermee heeft dit OV-project een groot regionaal belang en hoge prioriteit. Eerder is al de propositie spoorverdubbeling, met als trekker de gemeente Delft, vanuit de landschapstafel BPL Midden-Delfland ingediend. Het belang hiervan is benoemd in de zienswijzenbrief. Daaraan toegevoegd hebben wij tekstvoorstellen gedaan waarin aandacht vanuit de MoVi wordt gevraagd voor de structurele kosten van het beheer en onderhoud van fietspaden. De grootte van ons grondgebied in relatie tot het aantal inwoners veroorzaakt een discrepantie in deze kosten en de theoretische vergoeding vanuit het Gemeentefonds.
Tenslotte is het landschappelijk belang in de zienswijzenbrief nader toegelicht om op die wijze ook meer aandacht te vragen in de VEV.

Financiën
Aan dit voorstel zijn geen kosten verbonden.

Communicatie en participatie
Bij het opstellen van de visies zijn gemeenten en regionale organisaties betrokken. Gezien de hoge abstractie van de visies en de periode van de zienwijzenprocedure is lokale participatie niet mogelijk.

Vervolgstappen
- uiterlijk 3 november indienen gemeentelijke zienswijzen
- november-december verwerken zienswijzen door MRDH
- 20 januari bespreking visies adviescommissies EV en Va
- 28 januari bespreking visies in bestuurscommissies EV en Va
- 13 februari besluitvorming op visies door AB
- 2026: concrete vertaling visies in strategische agenda 2026-2030

Reactie college op commissiebehandeling