METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Ev 21 juni 2023

Agenda

Datum	21-06-2023
Aanvang	18:00
Locatie	Gemeentehuis Schiedam
Voorzitter	K.J. Kayadoe
Eindtijd	20:00

Indien u als toehoorder of inspreker aanwezig wilt zijn bij de vergadering, graag het verzoek dit vooraf kenbaar te maken via bestuurlijkezakenVa@mrdh.nl

01.00 Opening en mededelingen

20230621 1.0 Concept agenda ACEV 21.06.2023.pdf

02.00 Themasessie IQ en EBZ

20230621 2.0 Agendapost themasessie IQ en EBZ.pdf
20230621 2.1 Jaarafspraken 2023 InnovationQuarter.pdf
20230621 2.2 Speelveld Economisch Vestiginigsklimaat.pdf

03.00 Vaststellen conceptverslag 19 april 2023

20230621 3.0 Concept verslag AcEV 19 april 2023.pdf

04.00 Ter informatie

20230621 4.1 Jaarplanning MRDH 2023.pdf
20230621 4.2 Notitie betrokkenheid raden bij de MRDH.pdf

20230621 4.3b Nota van Beantwoording zienswijzen
20230621 4.3c Strategische Agenda MRDH (korte versie).pdf
20230621 4.3a Strategische Agenda MRDH.pdf

05.00 Rondvraag en sluiting

06.00 Presentatie Vervoerregio Amsterdam

Gezamenlijke bespreking met de adviescommissie Va

07.00 Concept-ontwerp wijziging Gemeenschappelijke Regeling MRDH (Advies)

Gezamenlijke bespreking met de adviescommissie Va

20230621 7.0 Agendapost adviescommissies concept-ontwerp wijziging GR.pdf
20230621 7.1. Was-wordt lijst - huidige GR t.o.v. concept ontwerp GR.pdf
20230621 7.2. Artikelsgewijze toelichting op de was-wordt lijst.pdf
20230621 7.3 Presentatie informatiesessie adviescommissies.pdf

Het bestand 20230621 1.0 Concept agenda ACEV 21.06.2023.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12847393/1/cfe1cd6e-7600-43ca-845b-4079bfbb3ca6

Het bestand 20230621 2.0 Agendapost themasessie IQ en EBZ.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/12846422/2/da12349b-c13e-4a78-8411-496af7947766

Het bestand 20230621 2.1 Jaarafspraken 2023 InnovationQuarter.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/12846424/2/0f8f5b51-26b8-4c8e-aefd-3a83dacb2c28

Het bestand 20230621 2.2 Speelveld Economisch Vestiginigsklimaat.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846425/2/7bdb563f-9e8f-4dd7-bb26-e0de4dcad66a

Het bestand 20230621 3.0 Concept verslag AcEV 19 april 2023.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846428/2/cccce72d-41af-4ef1-97cc-7b73018ebbfe

20230621 4.1 Jaarplanning MRDH 2023.pdf

Het bestand 20230621 4.1 Jaarplanning MRDH 2023.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846429/2/75df9699-9aab-4249-9b26-90eaca82793d

Het bestand 20230621 4.2 Notitie betrokkenheid raden bij de MRDH.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846430/2/9c8ab908-46c0-4cc5-a3e0-1643e0266eff

Nota van beantwoording
Zienswijzen Concept-ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026



Inleiding

Aanleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een krachtige regionale netwerkorganisatie. 21 gemeenten trekken hierin samen op om het economisch vestigingsklimaat te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren. Daarmee geven we mensen die hier wonen, werken en leven een betere toekomst. De wereld is voortdurend in beweging. Dat geldt altijd, maar de afgelopen jaren in het bijzonder. De coronacrisis, de klimaatcrisis, de gespannen geopolitieke verhoudingen hebben impact op de inwoners van onze regio. Daarom is het belangrijk elkaar opnieuw de vraag voor te houden: doen we de goede dingen en doen we de goede dingen goed? Die vraag hebben de samenwerkende gemeenten elkaar gesteld en met de Strategische Agenda geven we antwoord.

In het voorjaar 2022 is tijdens digitale ontmoetingssessies de inbreng van de toenmalige colleges van B&W en gemeenteraden benut. Na de zomer van 2022 waren er drie regionale bijeenkomsten in Westland, Zoetermeer en Vlaardingen. Daar zijn de uitdagingen van deze tijd benoemd en zijn ideeën voor actualisering van de Strategische Agenda opgehaald bij de huidige colleges van B&W en gemeenteraden. Hieronder staan de vier opgaven benoemd, zoals deze besproken zijn in de bijeenkomsten met ambtenaren, raadsleden en bestuurders van de Metropoolregio. Ze zijn vertaald van zes opdrachten, want handelen is het beste antwoord op de uitdagingen waar we gezamenlijk voor staan. Voor de uitvoering van de Strategische Agenda zijn de gemeenteraden van cruciaal belang. Vanuit hun kaderstellende rol hebben zij gestuurd op de inhoud van deze strategische agenda. Deze rol blijft ook bij de uitvoering van de strategische agenda van toepassing. Via de P&C-cyclus legt de MRDH verantwoording af over de uitvoering van haar beleid. Daarmee worden raadsleden in staat gesteld hun controlerende rol te vervullen. Naast deze formele lijnen zetten we ons maximaal in om de verbinding te houden en verder te versterken; we blijven daarom graag met de gemeenteraden in gesprek. Over de zes opdrachten, de invulling daarvan en het eventueel bijsturen van de Strategische Agenda. Daarnaast worden adviescommissies actief betrokken bij de uitvoering van de Strategische Agenda. De opzet van de adviescommissies is hierbij in het voorjaar van 2023 gewijzigd zodat beter geadviseerd kan worden op de majeure opgave. Zo zijn nieuwe afspraken gemaakt over wijze van vergaderen en de manier waarop tot advies gekomen wordt. Hiermee blijven we de komende jaren invulling geven aan het motto ‘Met elkaar, voor elkaar’.

Vier regionale opgaven

Onze metropoolregio groeit fors. Tot 2040 krijgt de metropoolregio er ongeveer 400.000 nieuwe inwoners bij. Mensen die op zoek zijn naar een goede woning, werk en een prettige leefomgeving. Een andere opgave is het vernieuwen van de economie. Die vernieuwing is nodig want de metropoolregio leunt nog te veel op oude technologieën, de arbeidsmarkt en het onderwijs sluiten onvoldoende op elkaar aan en de bereikbaarheid van werk is nog niet optimaal.
De kwaliteit van de leef- en werkomgeving staat onder druk. Dat vraagt om extra inzet voor een optimaal functionerend, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem, het creëren van goede ruimtelijke condities en we moeten de schaarse ruimte in de metropoolregio voor meerdere functies benutten. Tot slot is er de impact van de coronacrisis. Het aantal ov-reizigers is nog niet op het niveau van 2019 en tegelijkertijd moeten we ons opmaken voor kwaliteitsverbetering en groei van het openbaar vervoer. De vervoerders en de Metropoolregio staan daardoor voor een grote financiële opgave. Al deze hierboven geschetste opgaven vragen gemeenschappelijke inzet, want alleen collectief boeken we resultaat.

Opdrachten in de Strategische Agenda

De geactualiseerde Strategische Agenda formuleert zes opdrachten die voor een betere toekomst zorgen voor de mensen die hier nu en in de toekomst wonen, werken en leven. Daarvoor is meer focus en vernieuwde inzet nodig. Heel concreet: de sectoren IT, energie, techniek, zorg en High Tech Systems Materials moeten worden versterkt, net zoals het haven-industrieel complex en de Greenport en het daarvoor noodzakelijke mbo- en hbo-onderwijs. Een Leven Lang Ontwikkelen? Zeker en dat betekent om- en bijscholing van mensen zodat iedereen mee blijft doen op de arbeidsmarkt. Naast arbeid zijn productiviteit en nieuwe bedrijvigheid bepalende factoren voor

economische groei. Hiervoor is innovatie nodig. De MRDH focust daarbij op startups, scale-ups en het mkb. Extra inzet is nodig om voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar te hebben en de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid beter te benutten. De MRDH helpt gemeenten proactief om voldoende en kwalitatief goede werklocaties te realiseren en tegelijkertijd een goede balans tussen werken en wonen te behouden.

Wat betreft het verbeteren van de bereikbaarheid zijn er nieuwe kansen. Er is een enorme woningbouwopgave in onze metropoolregio. De MRDH adviseert bij de verstedelijkingsplannen gevraagd en ongevraagd over de beste oplossingen voor mobiliteit, bereikbaarheid en werklocaties. Er lag al focus op de bereikbaarheid van elf economische toplocaties, maar de komende jaren breidt die aandacht uit naar andere locaties.
De komende vier jaar zet de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zich – juist vanwege de toenemende druk op ruimte - nadrukkelijker in om natuur- en recreatiegebieden beter bereikbaar te maken; lopend, fietsend of met openbaar vervoer. Verder stimuleren we dat bedrijven en werkgevers komen tot duurzame logistiek en mobiliteitsgedrag.
De MRDH onderzoekt, als een of meerdere gemeente(n) daarom vraagt, op welke manier een betere koppeling tussen het openbaar vervoer en maatwerkvervoer mogelijk is, waarmee fijnmazig collectief vervoer en slimme inzet van middelen van uit BDU en sociaal domein elkaar versterken.
De komende jaren staan in het teken van het herstel van het openbaar vervoer. Door de coronacrisis en (deels blijvend) veranderend reisgedrag nam het aantal OV-reizigers af en daarmee de inkomsten van de vervoerbedrijven. Een tijdelijk maar financieel groot probleem. De verwachting is dat de reizigersaantallen over twee jaar weer op het niveau zijn van vóór de coronacrisis. En, heel belangrijk gezien de ambitie met een duurzame, vitale samenleving krijgen actieve en collectieve vormen van mobiliteit voorrang.

De komende vier jaar is er volop nieuwe en gerichte inzet in de metropoolregio. Dat is nodig om effectief te zijn en resultaten te boeken. Het betekent dingen doen en andere dingen loslaten. Zo is het voorstel om de regionale ambitie van 30% CO_2-reductie in 2025 los te laten. Daarvoor in de plaats dragen we bij aan de Europese doelstelling om 55% CO_2-reductie in 2030 te realiseren om uiteindelijk tot 0% CO_2-uitstoot in 2050 te komen.
De inzet voor vrijetijdseconomie stopt, omdat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hier te weinig invloed op heeft. De ontwikkeling en het beheer van natuur- en recreatiegebieden (groenblauw) is primair een taak van de provincie Zuid-Holland. Het is aan de Provincie om het bestuurlijke gesprek hierover te faciliteren. De MRDH gaat zich nadrukkelijker inzetten voor de bereikbaarheid van- en naar natuur- en recreatiegebieden.

Zienswijzen
Het concept-ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026 is vanaf 16 december 2022 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de MRDH-gemeenten. De zienswijzeperiode duurde twaalf weken en eindigde op 10 maart 2023. Het dagelijks bestuur heeft van alle 21 gemeenten een reactie ontvangen en ontving eveneens een zienswijze van de Port of Rotterdam. De ontvangen zienswijzen zijn separaat als bijlage bijgevoegd.

Naast de wijzigingen in de Strategische Agenda naar aanleiding van de zienswijzen zijn er ook tekstuele aanpassingen doorgevoerd.

<u>Advies adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat en Vervoersautoriteit november 2022</u>
Aan de adviescommissies is gevraagd om te reflecteren op het concept-ontwerp van de Strategische Agenda voordat deze was vrijgegeven voor zienswijzen. Het advies van de adviescommissies is bijgevoegd in bijlage 1.

Rode draden
<u>Algemene reflecties en constateringen naar aanleiding van de zienswijzen</u>
De gemeenten hebben positief gereageerd op het uitgebreide proces dat doorlopen is bij de totstandkoming van de Strategische Agenda. De agenda wordt gezien als een concreet en herkenbaar product en de gemeenten zijn positief over de vorm en inhoud. Bij de totstandkoming van de Strategische Agenda is veel energie ervaren waarbij vanuit alle gremia actieve

betrokkenheid was. De inzet van de verschillende gremia met de juiste voorbereiding waren de sleutel tot een goed proces en het goede gesprek. Deze energie en inzet alsook de constructieve samenwerking waarderen we en houden we graag met elkaar vast.

Uit de zienswijzen blijkt dat de wijze waarop gemeenteraden betrokken willen worden bij de uitvoering van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda een belangrijk aandachtspunt is. De betrokkenheid die ervaren is bij de totstandkoming van de Strategische Agenda is van groot belang om ook tot uitvoering te komen. Daarom kiezen we ervoor om deze manier van werken te continueren. Verder zijn er bij de zes opdrachten indicatoren beschreven die meetbaar zijn. Na twee jaar wordt gemonitord of de ambities op koers liggen of eventueel aangepast moeten worden om deze doelen te bereiken. Dit moet gemeenteraden uiteindelijk helpen om, via de begroting/jaarrekening en via de tweejaarlijkse monitoring, waar nodig goed bij te kunnen sturen op de ambities en activiteiten die de MRDH uit voert om invulling te geven aan de opgaven uit de Strategische Agenda. Tenslotte gaan we aan de slag hoe de rol van de Adviescommissies en daarmee de positie van raadsleden verder versterkt kan worden. De evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling die in 2024 wordt uitgevoerd speelt daarbij een belangrijke rol, we gaan daarnaast ook nu al kijken hoe we de betrokkenheid van de raden op korte termijn verder kunnen versterken. De adviescommissies krijgen daarvoor separate voorstellen voorgelegd.

De inhoudelijke agenda is ambitieus. De zienswijzen benadrukken de gekozen koers en daarmee ook de aangebrachte focus en gemaakte keuzes. Gerichte en effectieve inzet van de metropoolregio én de 21 gemeenten maken de manier waarop de agenda uitgevoerd gaat worden compleet. In de P&C-cyclus leggen we verantwoording af over de voortgang van de uitvoering. Voor het gezamenlijk realiseren van de doelen wordt de flexpool opgezet. Hierdoor kunnen gemeenten indien gewenst tijdelijk met extra capaciteit de doelen (versneld) realiseren.

Uit de zienswijzen en reflecties is een aantal rode draden gedestilleerd. Het zijn vier punten die in zijn totaliteit meerdere keren worden benoemd. Deze punten leiden in ieder geval tot een aanpassing in of tot een uitwerking van de Strategische Agenda. Deze punten liggen voor ter bespreking. De vier rode draden zijn ieder voorzien van een voorstel.

<u>Rode draad 1: Voortzetting van de bestuurlijke tafel Groenblauwe Leefomgeving & Bestuurlijk netwerk Energietransitie</u>
Duiding n.a.v. de zienswijzen: De MRDH faciliteert de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. De bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving maakt zich sterk voor de ontwikkeling van de leefbaarheid, vitaliteit en authenticiteit van het landschap én het stedelijk gebied. Het bestuurlijke netwerk energie zet zich in op versterking van de (regionale) samenwerking op dit onderwerp, met als doel sneller tot actie te komen om zo de ambities op het gebied van energietransitie te realiseren.
De provincie Zuid-Holland is het bevoegd gezag op de ontwikkeling en het beheer van natuur- en recreatiegebieden (groenblauw). Naar aanleiding van het concept ontwerp van de Strategische Agenda is aangegeven dat de MRDH de facilitering van de bestuurlijke tafel Groenblauwe Leefomgeving en het Bestuurlijk Netwerk Energietransitie beëindigd.
Voorstel: We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de doelen van de tafels. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH het huis van de regio beschikbaar stelt met de daarbij benodigde faciliteiten zoals een ruimte en koffie en MRDH behulpzaam is bij het organiseren van de overleggen. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor de onderwerpen bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Wat betreft de inhoudelijke overdracht wordt, zoals eerder benoemd, zorggedragen voor een goede overdracht met als richtdatum 1 januari 2024.

Rode draad 2: Doorvertaling van welvaart & welzijn
Duiding n.a.v. de zienswijzen: De MRDH werkt aan een betere bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. Dit doen we voor de groei van de welvaart (mate waarin iemand in zijn behoefte kan voorzien) en het welzijn (mate van (im-)materiële tevredenheid) van de inwoners uit deze regio. Volgens de gemeenten is het onduidelijk in hoeverre welvaart en welzijn toepasbaar zijn op de zes opdrachten.
Voorstel: de MRDH werkt concreet uit hoe welvaart en welzijn (ook wel brede welvaart genoemd) in de zes opdrachten wordt toegepast. Wat verstaan de 21 samenwerkende gemeenten onder brede welvaart? Op welke manier meet je welvaart en welzijn? En wat kan de MRDH daar vanuit haar taken aan bijdragen?

Rode draad 3: Rol van de MRDH en lokale uitdagingen
Duiding n.a.v. de zienswijzen: Diverse gemeenten hebben lokale, infrastructurele uitdagingen aangegeven in de zienswijzen. Zij vragen aan de MRDH om vanuit een regionale rol een bijdrage te leveren aan een lokaal vraagstuk (waarbij niet altijd helder is of er ook een regionaal belang aan de orde is). Niet voor alle gemeenten is op alle momenten helder vanuit welke rol MRDH acteert of kan acteren en wanneer regie vanuit de regio kan worden ingezet.
Voorstel: In de zienswijzen wordt in elk individueel geval toegelicht welke rol de MRDH heeft binnen het project of programma. In algemene zin kan aan de voorkant van een project of programma scherper en duidelijker worden aangegeven of de MRDH een rol heeft en zo ja, wat de rol van de MRDH is en waarom. Voorgesteld wordt aan de hand van de Strategische Agenda door te praten over de rol van de MRDH bij infrastructurele projecten en dat vast te leggen.

Rode draad 4: Doorontwikkelen visie op het netwerk en in het bijzonder openbaar vervoer
Duiding n.a.v. de zienswijzen: Vanuit de gemeenten komt de wens om een hernieuwde visie te hebben op de toekomst van het openbaar vervoer. Gemeenten maken zich zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer in onze regio. De komende jaren zijn er, door verandering van reisgedrag en reizigersherstel en opgaven als verstedelijking, verduurzaming en leefbaarheid, veel ontwikkelingen die van grote invloed zijn op het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden en beter bereikbaar maken van onze regio. Daarbij staat het openbaar vervoer niet los van andere modaliteiten, gemeenten vinden dat het openbaar vervoersysteem beter ingebed kan worden in het multimodale vervoerssysteem, wat de bereikbaarheid vergroot. Kortom, er is een breed palet aan vragen binnen gekomen over hoe de MRDH aankijkt tegen de ontwikkeling van het openbaar vervoer.
Voorstel: In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als openbaar vervoer, als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer, in samenhang met de modaliteiten fiets en auto.

Overzicht wijzigingen op basis van de zienswijzen
Verschillende zienswijzen geven aanleiding tot een wijziging in de Strategische Agenda. Hieronder wordt aangegeven welke wijzigingen worden doorgevoerd.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij Koers:
Op pagina 8 de volgende tekst toevoegen: '*In de Greenport bevindt zich het grootste teeltareaal van heel Nederland. Daaromheen heeft zich door de jaren heen een unieke verzameling van bedrijven gevestigd, die allemaal gelinkt zijn aan de sector. We noemen dit het bredere glastuinbouwcluster, van zaadveredeling en teelt tot verpakkingen, van kassenbouw tot robotbouwers en van softwarebedrijven tot de logistiek. Hier worden elk jaar de nieuwste innovaties en technieken ontwikkeld, die vervolgens over de hele wereld worden verkocht. Het is niet voor niets dat dit cluster jaarlijks goed is voor 6 tot 8 miljard euro omzet. Bovendien zorgt het voor veel werkgelegenheid.*'

De volgende tekst op pagina 11 aan te passen:
'Was':
De metropoolregio heeft al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij. Die willen allemaal prettig wonen, werken en recreëren. Vanuit onze kerntaken faciliteren we de groei op een adequate en passende manier.
'Wordt':
De metropoolregio heeft al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij. Die willen allemaal prettig wonen, werken en recreëren. We faciliteren de groei op een adequate en passende manier en werken daarbij aan een betere bereikbaarheid met robuuste verbindingen en duurzame mobiliteit en het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Toevoegen aan Strategische Agenda bij opdracht 1 - de verwachte resultaten:
Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 1 - plannen en besluiten:
Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 1:
Het jaar 2040 moet in alle gevallen 2030 zijn en dat wordt aangepast in de Strategische Agenda.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 2:
Aanpassen in de legenda van de kaart 'Campussen en LLO skillsopleidingen' op blz. 28.

'Was':
13. Dutch Fresh Port Campus, Barendrecht
9. Dutch Fresh Port Werkt!, Barendrecht
'Wordt':
13. Dutch Fresh Port Campus, Barendrecht & Ridderkerk
9. Dutch Fresh Port Werkt!, Barendrecht & Ridderkerk
15. ZIA in oprichting.

Toevoegen bij opdracht 2 - versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's:
'*De MRDH zal in samenwerking met de gemeenten werken aan het versterken van het regionale innovatie ecosysteem. Dit doen we door de krachten te bundelen tussen de diverse projecten die nu door de gemeenten worden uitgevoerd. Hierbij kijken we o.a. naar toegang tot talent, toegang tot (inter)nationale markten en toegang tot investeringen.*'

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 3:
'Was':
We geven Zuid-Holland Bereikbaar opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren.

'Wordt':
We geven Zuid-Holland Bereikbaar opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren door onder andere bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. Daarnaast spannen de gemeenten en de werkorganisatie zich in voor bewust reisgedrag met onder meer thuiswerken, reizen buiten de spits en zoveel mogelijk reizen met het openbaar vervoer (conform het besluit van het algemeen bestuur).

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 4:
Bij voorbeeldproject per gebiedstype bij het gebiedstype 'Stedelijk woon- en werkgebied' voegen we Rivium toe.

Aanpassen in de Strategische Agenda bij opdracht 5:
Aanpassen in de Strategische Agenda het kaartbeeld 'Regionale mobiliteitsnetwerk 2023 – 2026' op pagina 49:
Route van bestaande lijn 1 via Vaagweg/Rijswijkseweg naar HS wordt toegevoegd aan het kaartbeeld op pagina 49

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 5:
Op blz. 50 bij Regionale UitvoeringsAgenda Verkeersveiligheid voegen we de risicogroepen toe.

- Scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar)
- Scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar)
- Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
- Onervaren bestuurders (18-24 jaar)
- Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar)

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij het hoofdstuk 'Van ambitie naar resultaat':
'Was':
Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten.
'Wordt':
Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten. In 2023 we werken een voorstel uit met verschillende opties over hoe we gezamenlijk kansen in EU kunnen verzilveren en EU-subsidies kunnen aantrekken.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij 'Van ambitie naar resultaat':
Faciliteren van bestuurlijke tafels
De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

Albrandswaard	
Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het doorlopen proces. Wij zien dat er meerdere rondes, zowel ambtelijk als bestuurlijk, het mogelijk was op diverse versies van de concept Strategische Agenda te reageren. Wij hebben geconstateerd dat er keer op keer een verbeterslag gemaakt is. In de concept Strategische Agenda is uitgebreid stil gestaan bij de ontwikkelingen in de samenleving. En naar aanleiding van de reflecties zijn er goede voornemens beschreven.	
Reactie algemeen bestuur	
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.	
Veel mensen uit de regio bezoeken de groene recreatiegebieden van Albrandswaard. Als we uitgaan van agglomeratievoordelen en complementariteit in de regio, is Albrandswaard een mooi voorbeeld. Naast de kwaliteit van de leefomgeving, heeft Albrandswaard innovatieve inwoners en ondernemers met inclusieve waarden. Mensen die zich graag inzetten voor anderen. Dat zien we ook terug in het rijke vrijwilligers- en verenigingsleven. En nergens in Nederland wordt op zo'n grote schaal geëxperimenteerd met 'natuur-inclusief boeren' als in ons Buijtenland van Rhoon waar boeren, recreatieondernemers, natuurliefhebbers en verenigingen laten zien hoe het anders kan. Landbouw met respect voor de natuur. Met aandacht voor eerlijk voedsel. Geteeld dicht bij de afzetmarkt. En Antes, een GGZ-instelling gericht op herstel van mensen met (ernstige) psychiatrische problemen, heeft cliënten uit de hele regio. Wat mede goed toegankelijk is door de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Albrandswaard beschikt over twee metrostations en buurtbussen die door vrijwilligers gerund worden. Antes werkt op diverse manieren aan modernisering, o.a. door innovatieve technieken toe te passen in de zorgverlening en met de ontwikkeling van een woonzorgpark. Deze ontwikkeling maakt het mogelijk meer woningen in de goed bereikbare omgeving te bouwen. Albrandswaard werkt op verschillende manieren aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers die vooruit willen, innovatief zijn maar ook actief bijdragen aan de transitie naar een duurzame, gezonde, lokale en regionale economie. In 2050 wil Albrandswaard een klimaatneutrale gemeente zijn. Daar wordt aan gewerkt door bundeling van krachten gericht op het stimuleren van hergebruik van grondstoffen, duurzame mobiliteit, deelmobiliteit en het verminderen van de afvalstroom. Ook realiseren we deze periode een snellaadnetwerk. De fietser en de voetganger staan centraal in het verkeer. De fietsenstallingen bij de metrostations dienen aangepast te worden. Verkeersveiligheid gaan we vergroten, met extra aandacht voor de omgeving van scholen. De bijzondere kwaliteiten van Albrandswaard op het gebied van wonen en groene ruimte blijven voorop staan. En zullen in de toekomst o.a. vanwege verstedelijking en de lage 'brede welvaart' in de regio nog belangrijker worden. Door de ontwikkeling en toepassing van domotica te stimuleren, ondersteunen we langer thuis wonen met een betere kwaliteit van leven. Er wordt actief onderzoek gedaan naar aanvullende financieringsbronnen om al deze doelen te kunnen realiseren, variërend van lokale/regionale fondsen tot Europese subsidies. We maken graag gebruik van de expertise van de MRDH en de provincie Zuid-Holland.	
Reactie algemeen bestuur	
In uw zienswijze presenteert de gemeente Albrandswaard de lokale inzet om de economie te vernieuwen en de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren voor alle inwoners. Uiteraard pakken we dat ook gezamenlijk en regionaal op door advisering en ondersteuning in projecten en dat blijven we ook de komende vier jaar doen. Daarnaast zet de MRDH onder meer haar expertise in voor het verkrijgen van subsidies binnen en buiten en het benutten van fondsen.	
De gemeente pleit, net zoals in de zienswijze voor de vorige Strategische Agenda, opnieuw voor het integraal bekijken van de opgaven waarlangs dan in de uitvoering gewerkt kan worden aan de twee pijlers van de MRDH. De Rabobank adviseert ook in haar onderzoek 'Koersen op 'brede welvaart' in Zuid-Holland' integrale afwegingen te maken. Platform 31 waarschuwt dat bij ongewijzigd beleid de zorguitgaven de komende jaren sterker dan de economisch groei stijgen.	
Reactie algemeen bestuur	

De Strategische Agenda helpt ons om antwoorden te vinden op de vragen die u opwerpt en de constateringen die u doet. De agenda schetst het proces om met elkaar te komen tot meer welvaart en welzijn in de regio. Een nadere uitwerking van de wijze waarop de MRDH, vanuit haar twee pijlers, een bijdrage kan leveren aan het vergroten van de welvaart en welzijn in onze regio is de komende periode onderwerp van gesprek.

De versie van de concept Strategische Agenda die nu voor ligt gaat, zoals de MRDH aan geeft, door op wat er in de vorige periode is opgezet. Daarbij worden wel ontwikkelingen genoemd maar de visie en koers niet echt gewijzigd. Er wordt nog uitgegaan van 1-2 % economische groei en de focus op verstedelijking rond de Oude Lijn. Enkel sturen op economische groei en uitgaan van kosteneffectiviteit is een risico voor het welbevinden van de inwoners. De extra inzet op het optimaal en beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken, groenblauwe recreatie en wonen en de pro-actieve rol van de MRDH hierin wordt daarom erg gewaardeerd.
Werken a.d.h.v. 'brede welvaart' principes biedt handvatten voor een lerende aanpak en rechtvaardige verdelingen waarbij afwegingen expliciet gemaakt worden door bestuurders en op die manier ook kan bijdragen aan het versterken van de democratische legitimiteit in dit regionale samenwerkingsverband.

Reactie algemeen bestuur

We herkennen dat we bij het nastreven van economische groei breder moeten kijken dan naar streefcijfers en getallen. Welvaart laat zich niet uitsluitend uitdrukken in BNP en percentages economische groei. Het welbevinden van mensen en de kansen die ze verdienen moeten voortdurend op ons netvlies staan. De insteek van onze Strategische Agenda is dan ook breder dan alleen economische groei. De komende periode werken we het begrip 'brede welvaart' verder met elkaar uit.

Een pro-actieve houding is gewenst nu zoveel ontwikkelingen gaande zijn. De nationale agenda's gaan over toekomstbestendig transformeren met aandacht voor duurzaamheid en voor de leefbaarheid en veiligheid in wijken. Het vereist samenhangende besluiten in het ruimtelijk domein. De groen-blauwe ruimte, het per inwoner beschikbare oppervlak aan groene gebieden en water, neemt in Nederland gestaag af door een toenemende ruimteclaim voor wonen en energie, transport, werken en andere voorzieningen. Steeds meer mensen moeten ruimte met elkaar delen voor recreatie en ontspanning en de druk op de natuur neemt toe. Door de hoge bevolkingsdichtheid heeft Nederland het een-na-kleinste oppervlak per inwoner in Europa en een hoog percentage verhard gebied.
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is de meest verstedelijkte regio van Nederland. De belevingsmogelijkheden en de toegankelijkheid van het landschap in, om en tussen de stedelijke gebieden laat te wensen over. Infrastructurele projecten hebben grote consequenties voor het landschap. Het is van belang dat de MRDH voorwaarden stelt voor compensatie.
De bestuurlijke tafel Groen-Blauwe Leefomgeving heeft een goede basis gecreëerd om deze periode aan een gezamenlijke visie en een gezamenlijke aanpak met een stevige gebiedsagenda te werken. Vandaaruit kunnen dan vervolgstappen worden gezet om tot uitvoeringsgerichte allianties te komen, die per opgave verschillend van samenstelling kunnen zijn.
De MRDH zou op z'n minst bij iedere ruimtelijke ontwikkeling vanuit VA en EV dit belang mee te wegen en aan sturen op behoud, compensatie en/ of toevoegen van groen-blauw. Door de MRDH deze rol actief op te laten pakken kan gestuurd worden op een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat en leefbaarheid van de regio: Bedrijven zoeken woonplaatsen voor hun medewerkers in een gezonde groene leefomgeving.
- Groen zorgt voor waterberging en verkoeling, verrijkt de biodiversiteit.
- Het levert een positieve bijdrage aan zowel de geestelijke als de fysieke gezondheid van mensen, voorkomt daarmee zorgkosten en heeft effect op de 'brede welvaart' van komende generaties.
- En het ondersteunt de toerisme en recreatiebranche met een grote economische waarde. Bestedingen binnen de sector leiden (direct en indirect) tot inkomsten en werkgelegenheid in regio's waar mensen vakantie en zakelijke en vrije tijd doorbrengen. De sector levert zelfs een grotere bijdrage dan landbouw (bijna 2x zoveel) en olie- en gaswinning. De horeca droeg van de bedrijfstakken binnen de sector met 39,4% het meest bij (gastvrij Nederland 2021).

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een groenblauwe leefomgeving. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken.

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij 'Van ambitie naar resultaat':</u>
Faciliteren van bestuurlijke tafels
De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.

Welke rol heeft de MRDH waar het gaat over maatwerkvervoer, WMO-vervoer, sociaal-economische voorzieningen, mobiliteitsarmoede, (verkeers-)educatie etc.? Hoe zijn de positieve en negatieve effecten van mobiliteit verdeeld over verschillende groepen mensen? Bovendien is het belangrijk om de afweging tussen conflicterende belangen of behoeftes expliciet te maken en daarbij helder te zijn over de principes die gehanteerd worden. Een goed beeld van welke stakeholders bij welke doelen nodig zijn, moet worden gecreëerd om bijvoorbeeld concessies beter op elkaar aan te laten sluiten zodat inwoners van tussenliggende gemeenten eerder op HOV te kunnen laten stappen. Goed dat hier na de reflectieronde extra aandacht voor is gekomen. We gaan er dan nu ook vanuit dat maatwerkvervoer en buurtbussen worden opgenomen in de concessie deze over dezelfde voorwaarden kunnen beschikken als in andere regio's en gezien worden als basis voor een goede bereikbaarheid in de regio.

Reactie algemeen bestuur

MRDH heeft een formele taak als opdrachtgever voor het openbaar vervoer. Voor doelgroepenvervoer, WMO-vervoer en maatwerkvervoer heeft MRDH een faciliterende rol en zijn gemeenten opdrachtgever. In de Strategische Agenda benoemen we kansen voor de integratie van fijnmazig OV en collectief (zorg-)vervoer en nodigen we gemeenten actief uit deze verkenning naar de wijze waarop deze integratie tot stand kan komen op te pakken.
Tenslotte leveren we via diverse programma's een bijdrage aan verkeerseductie in het primair onderwijs. Via al deze lijnen dragen we zorg voor een goede balans waar het gaat om het maatschappelijk belang van openbaar vervoer voor alle inwoners.

Om de kansen van regionale samenwerking zo goed mogelijk te benutten, en daarmee de 'brede welvaart' van inwoners te bevorderen, moeten we uitgaan van de regio, en op basis daarvan een realistisch toekomstbeeld ontwikkelen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een inclusieve regio waar men graag met de handen werkt en zo bijdraagt aan de economische groei. De vakgebieden die we steunen vanuit de pijler economisch vestigingsklimaat sluiten daarbij aan met o.a. leven lang ontwikkelen en de campussen. Het MBO maakt een behoorlijke ontwikkeling door en er zijn veel kansen voor onze inwoners. Ook met provinciale, landelijke en Europese regelingen. 2023 is the European Year of Skills.
We stellen dan ook voor als samenwerkende gemeenten een fundamenteel gesprek te voeren over hoe we koersen op:
- een meer samenhangende integrale aanpak,
- de taken van de MRDH vanuit 'brede welvaart' ingevuld gaan worden, processen zodanig ontworpen worden dat er expliciete keuzes op basis van goede overwegingen gemaakt kunnen worden,
- de resultaten van de inspanningen aantoonbaar bijdragen aan de doelen we een regio zullen zijn met een herkenbaar profiel waar het ook in de toekomst fijn wonen, werken en leven is.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven en zetten in op een integrale aanpak, waarbij o.a. aandacht is voor een betere aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt voor iedereen (po/vo, mbo, hbo en wo) en ‘brede welvaart’. De focus ligt op een goede balans tussen wonen, werken en leven. Bij het uitwerken van de leidende principes uit de Strategische Agenda gaan we het thema ‘‘brede welvaart’' met elkaar vormgeven en daarmee een verbinding leggen tussen ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten.

Barendrecht
Barendrecht is in ontwikkeling. De integrale gebiedsontwikkeling bij Dutch Fresh Port in Ridderkerk en Barendrecht, hét centrum van internationale handel in groente en fruit, een economische toplocatie met een jaarlijkse omzet van 6 miljard (40% van de greenport West-Holland) krijgt de komende jaren steeds meer vorm. Die ontwikkeling wordt ondersteund door de MRDH. Deze samenwerking waarderen we enorm en breiden we graag uit met procesondersteuning vanuit de MRDH o.a. ten aanzien van verduurzaming. Tussen Dutch Fresh Port en het station ontwikkelt Barendrecht de komende tien jaar de wijk De Stationstuinen met 3500 woningen, voorzieningen en bedrijven. Deze ontwikkelingen van Dutch Fresh Port en De Stationstuinen sluiten aan bij de twee pijlers van de MRDH. Vanuit economie wordt ingezet op het laten landen van campusontwikkeling, startups, innovatieve bedrijven en een job center in de Stationstuinen. Deze meer kennisintensieve bedrijvigheid sluit goed aan bij onze beroepsbevolking. Het AGF-cluster (Aardappelen, Groente en Fruit) is onderdeel van de greenport en draagt bij aan de ‘brede welvaart’ van Barendrecht en de regio.
Reactie algemeen bestuur
Wij delen met u dat er veel gebeurt in de gemeente Barendrecht en herkennen daarbij de twee grootste gebiedsontwikkelingen in uw gemeente. Wij blijven graag vanuit onze taken op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat onze bijdrage leveren aan deze gebiedsontwikkelingen en zien daarin een mooie uitwerking van het motto: ‘Met elkaar, voor elkaar’.
Vanuit mobiliteit liggen er grote opgaven gekoppeld aan de ontwikkeling van Dutch Fresh Port en De Stationstuinen. Een geheel nieuwe wijk naast het NS-station waarmee Barendrecht zich nog steviger op de kaart zet. De verstedelijking rondom het station in combinatie met het nabijgelegen Dutch Fresh Port biedt kansen om het station nadrukkelijker een bovenlokale functie te geven. Bij de ontwikkeling van deze wijk stimuleren en faciliteren we het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer, elektrische voertuigen en deelmobiliteit. De ligging naast treinstation Barendrecht en nabij de snelwegen A15 en A16 bieden kansen om het gebied multimodaal bereikbaar te maken. Het is noodzakelijk de ontsluiting van het gebied richting de snelwegen te verbeteren, de mogelijkheden om het vervoer slimmer te organiseren onder meer door spreiding over de dag. Wij verkennen de mogelijkheden om alternatieven voor vervoer over de weg beter te benutten. Er liggen meerdere kansen om de personenbereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en collectief vervoer te verbeteren. Daarnaast liggen er opgaven voor de bereikbaarheid van het gebied voor goederenvervoer.
Reactie algemeen bestuur
Barendrecht werkt aan een sterke toekomst. Die ambitie en de inzet spreekt uit uw zienswijze en het is een mooi perspectief voor de inwoners, bedrijven en onderwijsinstellingen. Bij het versterken van de lokale economie benut u ook de kansen om de verbinding met de regio te maken. Daar blijven we graag samen met u in optrekken. De samenwerking die we in gang hebben gezet rondom de twee door u genoemde gebiedsontwikkelingen zijn ook voor ons van groot belang, die samenwerking zetten we dan ook graag door. De voorbeelden die u noemt waar het gaat om de verbetering van de personenmobiliteit in uw gemeente betrekken we graag bij de totstandkoming van een nieuwe visie op het openbaar vervoer in onze regio.
Gezien de vele ontwikkelingen in Dutch Fresh Port en De Stationstuinen stellen wij voor om dit gebied in te tekenen op bladzijde 20 van het ontwerp Strategische Agenda. Ook willen wij samen met de MRDH optrekken om een gebiedsuitwerking voor Dutch Fresh Port en de aansluiting vanuit het gebied op de A16 op de agenda van het MIRT te krijgen. Ook dat verdient een plaats in de Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
Op pagina 42 is Dutch Fresh Port opgenomen (opdracht 4). Binnen opdracht 1 gaan we door met het verbeteren van de bereikbaarheid van economische toplocaties en daarbij onderzoeken we in de aankomende vier jaar voor welke locaties dit nog meer nodig is. In dit onderzoek nemen we Dutch Fresh Port mee. Omdat het onderzoek nog gedaan moet worden nemen we nu geen potentiële locaties op, op de kaart op bladzijde 20. De MRDH onderstreept het belang van een goede bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port. In mei 2023 is reeds een gesprek gevoerd over de mogelijkheden van een extra aansluiting óp de A16. MRDH heeft aangegeven dat het interessant is te onderzoeken welke doorstromings- en verkeersveiligheidseffecten dit

heeft gedurende de renovatie van de Brienenoordbruggen en dit bij positieve uitkomst in te brengen als maatregel ter mitigeren van de hinder van deze enorme renovatieopgave.

Het openbaar vervoer heeft zware jaren gekend met bezuinigingen als gevolg van de coronacrisis. Voor de toekomst van het openbaar vervoer moeten we een toekomstbeeld van het openbaar vervoer in onze regio hebben. De komende jaren moet worden ingezet op ov-concessies inclusief maatwerkvervoer en deelmobiliteiten. Hierdoor kan de aansturing van de buurtbussen worden versterkt en krijgt de vervoerder meer kansen om vervoer op maat aan te bieden. Voor Barendrecht willen wij graag komen tot een integrale toekomstvisie voor het openbaar vervoer:

- Inclusief voor- en natransport,
- Met aandacht voor alle vervoerswijzen inclusief maatwerkvervoer en deelvervoer,
- Met een sterkere verbinding met de Hoeksche waard en tussen de Hoeksche waard en het station, onder meer door een overstappunt bij de A29 te realiseren om het netwerk van de ZuidHollandseilanden te verbinden met het netwerk van de RET, [a Met een volwaardige ov-ontsluiting van het gebied Dutch Fresh Port.

In 2019 is er in Barendrecht een motie aangenomen voor een alternatief openbaar vervoerplan als input voor een toekomstvisie. Wij stellen graag samen met de MRDH en de Provincie Zuid-Holland als concessieverlener voor het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard deze toekomstvisie op.

Reactie algemeen bestuur

Het openbaar vervoer is een onmisbare schakel in de regio. Tot de coronacrisis namen de reizigersaantallen in het OV jaarlijks dan ook fors toe. De coronacrisis trok een wissel op de ontwikkeling van het openbaar vervoer. De reizigersaantallen daalden enorm en daarmee ook de inkomsten van vervoersbedrijven. Het OV moet zich de komende jaren zien te herstellen maar we moeten verder kijken dan de crisis. De vervoersbedrijven moeten in staat zijn het OV te leveren waar de samenleving om vraagt. U geeft daar de voorbeelden van. De komende periode gaan we aan de slag met het maken van een visie voor het hele mobiliteitssysteem (inclusief de doorontwikkeling van het OV) voor de gehele metropoolregio. Bij het ontwikkelen hiervan stellen we voor ook de door u gestelde mobiliteitsambities mee te nemen. We hebben aandacht voor alle vervoerswijzen inclusief maatwerkvervoer en deelvervoer. In de Strategische Agenda benoemen we kansen voor de integratie van fijnmazig OV, collectief (zorg-)vervoer en deelvervoer en nodigen we gemeenten actief uit deze verkenning naar de wijze waarop deze integratie tot stand kan komen op te pakken. Uiteraard betrekken we daarbij ook de provincie Zuid-Holland als concessieverlener voor het OV in de Hoeksche Waard en de Drechtsteden.

De concept Strategische Agenda die nu voor ligt gaat, zoals de MRDH aangeeft, door op wat er in de vorige periode is opgezet. Daarbij worden wel ontwikkelingen genoemd maar de visie en koers niet echt gewijzigd. Er wordt uitgegaan van 1-2 % economische groei en de focus op verstedelijking rond de oude lijn. Daarbij spelen de bevindingen van het OESO-rapport uit 2016 een grote rol. Sindsdien is er veel gebeurd. De coronacrisis, de groeiende migratie, de veranderende geopolitieke verhoudingen hebben alle hun invloed op de samenleving en economie van ons land en onze regio. Steeds meer wordt duidelijk dat enkel sturen op economische groei en uitgaan van kosteneffectiviteit ook risico's inhouden voor het welbevinden van onze inwoners. Er zijn diverse onderzoeken (o.a. cijfers van CBS) die aantonen dat de economie en de 'brede welvaart' in onze regio achterblijven. Zo waarschuwt Platform 31 dat bij ongewijzigd beleid de zorguitgaven de komende jaren sterker dan de economisch groei stijgen. Sowieso merken we dat we te maken hebben met complexe maatschappelijke opgaven. Er is een toename van kansenongelijkheid, verminderde sociale cohesie en krimpende beroepsbevolking.
Barendrecht onderstreept dan ook net als in voorgaande zienswijzen, de noodzaak om de komende tijd een nieuwe integrale discussie te voeren over de opgaven voor de Zuidvleugel van de Randstad. Dat is, gelet op de tot twee pijlers beperkte taakstelling van de MRDH niet alleen en niet in de eerste plaats een discussie van de MRDH. Andere partijen in de Zuidvleugel, zoals de Leidse en Drechtstedenregio's, de provincie, bedrijfsleven en kennisinstellingen, maar ook de gemeenten in de MRDH-regio voor wat betreft andere beleidsterreinen moeten daarbij betrokken worden. De waardevolle inzichten van het rapport van de Rekenkamer Rotterdam over de economische pijler zouden bij deze discussie betrokken moeten worden. Wij verzoeken het bestuur van de MRDH met genoemde partijen in contact te treden om vorm te geven aan de gewenste discussie. De inhoudelijke conclusies daarvan kunnen aanleiding vormen tot een

heroverweging van de samenwerkingsvormen binnen de Zuidvleugel. Ook daarbij zijn de aanbevelingen van het Rekenkamerrapport waardevol. Barendrecht gaat die discussie niet uit de weg.
Reactie algemeen bestuur
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van 'brede welvaart' gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van 'brede welvaart' tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen, zoals provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland en InnovationQuarter. Ook in het algemeen bestuur komt 'brede welvaart' op tafel. We maken de verbinding tussen het thema 'brede welvaart' en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.
Barendrecht ligt aan de zuidelijke grens van de MRDH-regio. Hoewel dat niet zo zou moeten zijn merken we dat die perifere ligging belemmeringen met zich meebrengt. Het meest opvallend zijn die waar het gaat om het openbaar vervoer. De hierboven genoemde aanpak om te komen tot een visie op ons openbaar vervoer is vereist om daarvoor oplossingen te vinden. Ook ruimtelijk en economisch moet in onze ogen de samenwerking met de Drechtsteden en de Zuid-Hollandse eilanden worden versterkt. Wij bepleiten, vooruitlopend op de conclusies over de toekomstige samenwerkingsvormen in de Zuidvleugel, ook als MRDH al meer inhoud te geven aan samenwerking over de grenzen heen.
Reactie algemeen bestuur
In uw zienswijze bepleit u de regionale samenwerking te optimaliseren. Die wens is er onder andere vanuit de geografische ligging van Barendrecht aan de rand van de Metropoolregio. We herkennen de oproep om met partners buiten de MRDH samen te werken. We doen dat ook. Het gebiedsprogramma MoVe is daar een mooi voorbeeld van. Met onze omliggende regio's en partners gaan we verder verkennen welke mogelijkheden er zijn om de grensoverschrijdende samenwerking te versterken.

Capelle aan den IJssel
Wij waarderen de wijze waarop de Ontwerp Concept Strategische Agenda 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.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Een zienswijze die vanuit Capelle wordt voorgelegd is dat er in de concept Agenda niet gerefereerd wordt aan de versnellingsafspraken mobilteitsprojecten woningbouw, zoals bijvoorbeeld voor Rivium. Maar er zijn op heel veel plekken in de regio dit soort afspraken gemaakt. Het is aan te bevelen om hier in ieder geval aandacht aan te besteden in de Strategische Agenda in samenhang met de doelstelling van Rijk en Provincie om voldoende woningen in deze regio te realiseren.
Reactie algemeen bestuur
De versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten zijn in 2022 gemaakt tussen de regio en het Rijk. De uitvoering vindt de komende jaren plaats waarbij de MRDH ook een rol heeft in de realisatie door subsidie te verstrekken op deze projecten. We voegen binnen opdracht 1 ‘Investeren in bereikbaarheid’, de versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten uit 2022 toe, zoals Rivium en de Gelatinebrug in Delft. Toevoegen aan Strategische Agenda bij opdracht 1 de verwachte resultaten: • Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft.
In de laatste Capelse Denktank van 15 november 2022 is benadrukt dat de MRDH moet investeren in voldoende en goed opgeleid personeel in het OV. Dit omdat er dit jaar minder OV reed door te weinig personeel. Hoofddoelen van de Strategische Agenda zijn goede mobiliteit & bereikbaarheid en een goed economisch vestigingsklimaat met voldoende banen. Het is een logische stap om dan voldoende personeel op te leiden zodat het OV ook echt rijdt. Dit geldt ook voor voldoende en goed onderhouden materiaal, omdat ook dit in de afgelopen tijd niet helemaal goed is verlopen. Het is van belang hierover iets op te nemen in het hoofdstuk ‘Herstel OV'.
Reactie algemeen bestuur
Voldoende en goed opgeleid personeel is essentieel voor het draaiende houden van het OV. De verantwoordelijkheid voor het personeelsbeleid en de organisatievraagstukken van de OV-bedrijven ligt primair bij hen. Om het herstel van het OV-systeem te bevorderen – MRDH onderschrijft het belang dat u aan dit onderwerp hecht - heeft MRDH in 2022 en 2023 via het transitieprogramma OV&Corona een subsidie voor de transitie van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven beschikbaar gesteld. De MRDH is intensief in gesprek met alle partijen in de OV-sector om de sector toekomstvast te maken en tijdig voorbereid te zijn op de verwachte bevolkings- en reizigersgroei. Dit onderwerp nemen we ook mee in de visie voor het hele mobiliteitssysteem (inclusief de doorontwikkeling van het OV). In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV, als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema’s zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen. Bij de totstandkoming van deze visie gebruiken we een aanpak die in lijn is met de aanpak die is gekozen voor deze Strategische Agenda.
Een aandachtspunt is dat een term zoals ‘thuiswerken’ niet wordt benoemd in de Agenda, evenmin als 'reizen buiten de spits'. Wel wordt er gesproken over ‘bewust reisgedrag’. Het is aan te bevelen dit concreter en met duidelijke voorbeelden te omschrijven. Dat mensen nu nog regelmatig thuiswerken en op andere tijden reizen, zorgt er nog enigszins voor dat de files vergelijkbaar zijn met de periode vóór Corona. Op het moment dat - met het toenemend autobezit - iedereen

in de spits nu elke dag naar werk rijdt, wordt de filedruk vele malen hoger. Het is belangrijk dit wel concreet te benoemen en om vanuit de MRDH(-gemeenten) werkgevers aan te moedigen om gespreid werken en reizen te stimuleren. Net zoals er vanuit MRDH verband al wordt ingezet op het aan dringen bij werkgevers om zich (ook financieel) in te zetten voor het stimuleren van woon-werk verkeer met fiets en OV.

Reactie algemeen bestuur

Thuiswerken heeft inderdaad effect op het mobiliteitssysteem. Het algemeen bestuur heeft het besluit genomen dat alle gemeenten als publieke werkgevers zich inspannen voor bewust reisgedrag door te sturen op reizen buiten de spits. De werkorganisatie houdt zich ook aan richtlijnen voor bewust reisgedrag. Daarnaast is de MRDH is één van de initiatiefnemers van Zuid-Holland Bereikbaar (met PZH, IenW/RWS, ProRail, gemeenten Rotterdam en Den Haag en Havenbedrijf Rotterdam). Zuid-Holland Bereikbaar richt zich op het mitigeren van hinder tijdens de grote onderhoudsopgave enerzijds en de inzet op duurzame gedragsverandering anderzijds. Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt ook invulling gegeven aan bewust reisgedrag zoals reizen buiten de spits. Binnen opdracht 3 zullen we dit voorbeeld ter verduidelijking bij dit programma benoemen.

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren:</u>
Was: We geven Zuid-Holland Bereikbaar opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren
Wordt: We geven Zuid-Holland Bereikbaar opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren door onder andere bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. Daarnaast spannen de gemeenten en de werkorganisatie zich in voor bewust reisgedrag met onder meer thuiswerken, reizen buiten de spits en zoveel mogelijk reizen met het openbaar vervoer (conform het besluit van het algemeen bestuur.)

Bij het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat willen wij graag bij de MRDH onder de aandacht brengen dat de VANAD Campus feitelijk binnen de regeling valt zoals genoemd in Opdracht 2 (Toekomstbestendige economie stimuleren). Het is bijzonder dat in een klein gebied op Rivium Quadrant bedrijven in de zakelijke dienstverlening, IT, technologie, start-ups en onderwijs zelf besloten hebben om in twaalf kantoorpanden bij elkaar gevestigd te zijn. Ook zijn er opleidingsmogelijkheden op de VANAD Academy en is het Zorgcollege hier ook gevestigd. De Erasmus Universiteit en de Hogeschool Rotterdam zitten op steenworpafstand. Op de VANAD Campus kan men elkaar informeel ontmoeten in diverse ruimten. Dit bevordert samenwerking en uitwisseling van ideeën. Tot slot worden er in de nabijheid van de Campus ook wonen mogelijk gemaakt. Het zou goed zijn dit marktinitiatief te benoemen als voorbeeld voor andere gemeenten: een campus hoeft niet per definitie grootschalig te zijn.

Reactie algemeen bestuur

Recent hebben we de VANAD Campus met uw gemeente besproken en graag delen we in het regionale campusnetwerk dit goede marktinitiatief met andere gemeenten, onderwijsinstellingen en bedrijven. Daarnaast gaan we graag met u in gesprek over de VANAD campus en de mogelijkheid van aansluiting van de campus op het campusprogramma, binnen het kader van de door u genoemde opdracht 2.

Het verduurzamen onze Capelse bedrijventerreinen en het vergroenen van Capelle West staan letterlijk in de Strategische Agenda benoemd. Wij stellen graag voor om in het kader van het vernieuwen van werklocaties ook de herontwikkeling van Rivium te benoemen, omdat we hier de werklocatie vernieuwen en van een monotone werklocatie omvormen naar een hoogstedelijk werk- en woonmilieu.

Reactie algemeen bestuur

De herontwikkeling van Rivium in Capelle aan den IJssel is één van de mooie voorbeelden uit de regio waar ingezet wordt op een transformatie van een monotone kantorenlocatie naar een gemengd woon- en werkgebied. We gaan Rivium als een inspirerend voorbeeld van herontwikkeling van een werklocatie in de Strategische Agenda benoemen.

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties:</u>
Bij voorbeeldproject per gebiedstype bij het gebiedstype ‘Stedelijk woon- en werkgebied’ voegen we Rivium toe.

Delft
Wij complimenteren de MRDH met het uitgebreide proces dat doorlopen is bij de totstandkoming van de concept-ontwerp Strategische Agenda. Gemeenteraadsleden en collegeleden zijn in een vroeg stadium betrokken om inbreng te geven over de trends en ontwikkelingen die zij op hun gemeente zien af komen en die de basis (kunnen) vormen voor de nieuwe Strategische Agenda. De opzet van deze sessies hebben geleid tot open gesprekken tussen bestuurders en raadsleden van verschillende gemeenten. Naar onze mening komt dit de kwaliteit van de concept-ontwerp Strategische Agenda ten goede.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Wij herkennen ons in de vier opgaven en de zes opdrachten. De focus van de MRDH blijft gericht op het verbeteren van het economische vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. Wij zien meerwaarde in de koppeling van deze twee beleidsterreinen. Vanuit deze focus is er oog voor de andere opgaven waar gemeenten mee te maken hebben zoals woningbouw, energietransitie en ‘brede welvaart’.
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij dat u zich herkent in de vier opgaven en de zes opdrachten. En we gaan ons vanuit onze rol en verantwoordelijkheid verder inzetten om verbinding te leggen met andere opgaven zoals u benoemt.
In de afgelopen jaren hebben wij ervaren dat de 21 gemeenten vaak verschillend denken over verschillende onderwerpen. Vaak is dit gelieerd aan de lokale problematiek omdat die per gemeente verschilt. In de concept-ontwerp Strategische Agenda wordt dit onderkend door gebiedsgericht te gaan werken aan de kerntaken economie en mobiliteit. Wij hebben de verwachting dat de MRDH hierdoor slagvaardiger kan opereren. Gemeenten met eenzelfde problematiek kunnen gezamenlijk optrekken om op sub-regionaal niveau naar een oplossing te werken. In de praktijk zal moeten blijken hoe een gebiedsgerichte aanpak zich verhoudt tot het besluitvormingsproces binnen de MRDH.
Reactie algemeen bestuur
We verwachten ook dat het toepassen van de verschillende gebiedstypen bij de uitwerking van de zes opdrachten bijdraagt aan onze slagvaardigheid. Daarnaast moeten we ons de aankomende jaren samen inspannen om deze methode goed toe te passen en te integreren in ons besluitvormingsproces. Het thema gebiedsgericht werken zal daarnaast aan de orde komen tijdens een thematische bijeenkomst van het Algemeen Bestuur, zodat er meer scherpte komt in wat een gebiedsgerichte aanpak betekent voor de beantwoording van de opgaven binnen de metropoolregio.
De Strategische Agenda 2023-2026 biedt Delft en de regio voldoende economisch perspectief voor de komende jaren. Voor de economie in Delft geven met name de opdrachten “Toekomstbestendige economie stimuleren (2)” en “Vernieuwen van werklocaties (4)” de nodige aanknopingspunten. Hieronder vallen bijvoorbeeld het versterken van het innovatieve ecosysteem van Delft met behulp van het Campusprogramma en het verder inzetten van een leven lang ontwikkelen. Ook vanuit de aanpak werklocaties zien we kansen. Een voorbeeld van kansen voor Delft is het verduurzamen van bedrijventerreinen en kantoren (Label C).
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij dat deze opdrachten toepasbaar zijn voor de gemeente Delft en zien er naar uit om gezamenlijk deze kansen te verzilveren. Dat willen we doen door onder meer de bestaande samenwerking voor het Delfts innovationdistrict en planet Bio (DSM-campus) te versterken. Hierover gaan we op korte termijn met u in gesprek, om zo tot realisatie te komen.
De Europese Unie biedt kansen voor de MRDH, kansen voor economische bloei, op kennisdeling en samenwerking met andere regio's. Met aandacht voor Europese inzet en deelname aan Europese programma's kan de MRDH haar internationale economische positie versterken. Daarom zou bij de nieuwe Strategische Agenda moeten worden nagedacht met welke thema's de MRDH aansluit op Europese doelstellingen, zoals bijvoorbeeld de transitie naar

klimaatneutraliteit, en hoe daar met focus op kan worden ingezet. Om deel te nemen aan grotere EU-projecten wordt vaak cofinanciering gevraagd en is betere onderlinge samenwerking tussen de MRDH-gemeenten van groot belang. De Vliegende Brigade, die gemeenten gaat helpen bij het schrijven van projectaanvragen, kan gemeenten ook helpen in hun kennis over EU-subsidies. Zo kan via de MRDH een project van een gemeente worden opgeschaald naar een Europees niveau. De resultaten kunnen vervolgens worden gedeeld in de gehele regio. Zo profiteren alle gemeenten uit de MRDH van de Europese inzet.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven uw mening over de kansen die er voor onze regio liggen binnen de Europese Unie. Het inzetten op EU-subsidies is wel een omvangrijk en intensief traject waarbij we de kennis, ervaring en capaciteit van verschillende partijen (zoals de gemeenten Rotterdam, Den Haag en Delft, de provincie Zuid-Holland en de VNG) moeten benutten om ons sterk en gezamenlijk in Europa te kunnen presenteren. In 2023 doen we een voorstel met verschillende opties hoe we gezamenlijk effectief kunnen inzetten op kansen in Europa en EU-subsidies en deze uitwerking voegen we aan de Strategische Agenda toe.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij het hoofdstuk ‘Van ambitie naar resultaat’:
Was: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten.
Wordt: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten. In 2023 we werken een voorstel uit met verschillende opties over hoe we gezamenlijk kansen in EU kunnen verzilveren en EU-subsidies kunnen aantrekken.

(Sleutel)technologieën spelen een onmisbare rol in het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling en toepassing van o.a. kunstmatige intelligentie, waterstof, nanotechnologie, kwantumtechnologie en biotechnologie. Door gezamenlijk te investeren in de kracht van de regio kunnen we nieuwe product-marktcombinaties creëren voor maatschappelijke uitdagingen en als regio van betekenis blijven, in Europa en daarbuiten. Wij stellen voor om de kennis- en innovatieketen in de regio te versterken en gericht in te zetten op het ontwikkelen van een aantal slim gekozen sleuteltechnologieën, passend bij de identiteit van de regio. Door betrokkenheid van MRDH kan dan een hefboomwerking ontstaan. Doel van deze inzet is om met de toepassing van nieuwe technologieën op regionaal niveau bij te dragen aan een sterkere concurrentiepositie, nieuwe markten en meer werkgelegenheid op alle niveaus.

Reactie algemeen bestuur

We delen uw kijk op het belang van de ontwikkeling van sleuteltechnologie en de samenwerking daarbij. We blijven investeren qua kennis en middelen in een goed innovatie ecosysteem waar de doorontwikkeling van sleuteltechnologieën tot bloei kan komen.

In aanvulling op de geformuleerde opdrachten voor het economisch vestigingsklimaat zijn de conclusies uit het OESO-rapport uit 2016 nog steegs actueel: “Naar binnen focussen om een betere integratie van de MRDH te bevorderen en naar buiten kijken om het nationale en internationale profiel van de MRDH te stimuleren”. Om naast de interne focus op het werkgebied van de MRDH en de inzet op talent en werklocaties, ook het nationale en internationale profiel van de MRDH te versterken, stellen wij voor om als MRDH een duidelijke visie te ontwikkelen en een sterk economisch profiel vast te stellen. De meerwaarde van de MRDH zit in de samenwerking, elkaar versterken en gezamenlijk aan de slag gaan met grote opgaven. Daarom vragen wij als onderdeel van opdracht 2 ‘toekomstbestendige economie stimuleren’ in de Strategische Agenda extra aandacht voor het ontwikkelen van een duidelijk economisch profiel voor de regio.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven het belang van een duidelijk economisch profiel voor het functioneren van een economisch ecosysteem. De regio heeft een grote diversiteit aan economische clusters die elk een eigen profilering hebben, zoals de (maritieme) maakindustrie, greenport, mainport en hoogwaardige kantorenlocaties. De diversiteit van de clusters en tegelijkertijd de nabijheid en verbondenheid daarvan is een grote kwaliteit (inclusief het innoverend vermogen). Vanuit de regionale visie op bedrijventerreinen zal er in samenwerking met de gemeenten ook extra aandacht zijn voor economische profilering en focus, zodat met de schaarse ruimte de juiste bedrijven worden aangetrokken.

We zijn blij te zien dat het thema ‘brede welvaart’ voor alle huidige en toekomstige inwoners in de MRDH-regio meerdere malen terugkomt in het voorgelegde ontwerp van de Strategische Agenda. We zien dit onder andere terug bij de thema’s rondom mobiliteit en arbeidsmarkt. Ook in MRDH-verband moeten we

nadenken over de impact van onze inspanningen op de wereld en voorkomen dat economische groei gepaard gaat met een groei in gebruik van materialen en energie. Daarom roepen wij op om het uitgangspunt va de MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat hand in hand te laten gaan met het behoud of het verhogen van de 'brede welvaart'. Het CBS heeft een Regionale Monitor 'brede welvaart' ontwikkeld. Delft ziet graag dat de MRDH deze definitie van 'brede welvaart' en de monitor als handvat gebruikt voor haar agenda.

Reactie algemeen bestuur

We nemen uw suggestie ter harte om de Regionale Monitor 'brede welvaart' van het CBS te benutten bij de uitwerking van het thema 'brede welvaart' die we in de aankomende periode voorzien hebben. We gaan graag met alle gemeenten in gesprek om 'brede welvaart"' voor de MRDH te definiëren en door te vertalen naar de zes opdrachten.

De Strategische Agenda 2023-2026 biedt Delft voldoende aanknopingspunten om actieve en collectieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit) te bevorderen. Voor de mobiliteit in Delft vormen met name de opgaven "bevordering van actieve en collectieve vormen van mobiliteit" (3), "versterking van het regionale mobiliteitsnetwerk" (5) en "herstel van het openbaar vervoer" (6) de noodzakelijke uitgangspunten voor de mobiliteitstransitie. De coördinerende rol van de MRDH bij de uitwerking van Metropolitane Fietsroutes (MFR), haar duidelijke standpunt over een betere subsidiëring van het lokale en regionale OV en het onderzoek naar de potentie van deelmobiliteit als first-/last mile oplossing in relatie tot OV-concessies zijn goede voorbeelden die voor Delft van belang zijn.

Reactie algemeen bestuur

We zijn blij dat deze opdrachten herkenbaar, toepasbaar en van belang zijn voor de gemeente Delft. En we zien er naar uit om gezamenlijk deze opdrachten tot uitvoering te brengen.

Het kaartbeeld *Regionale mobiliteitsnetwerk 2023-2026* op pagina 49 schetst een ambitieus beeld van hoogwaardige OV-verbindingen. In het kaartbeeld staat een HOV-verbinding van Den Haag CS via de Binckhorst naar Station Delft en Delft Tanthof. Deze aanduiding suggereert een omlegging van tramlijn 1. Naar aanleiding van onze reactie van 29 september 2022 op het Ontwerp Masterplan CID Binckhorst ten aanzien van tramlijn 1 heeft een constructief en verhelderend gesprek plaats gevonden tussen gemeente Delft en de MRDH. In navolging van dat gesprek, waarin duidelijk is gesteld dat over de lijnvoering van tramlijn 1 geen definitief besluit is genomen, verzoeken wij om de kaart "Regionale mobiliteitsnetwerk 2023-2026" hierop aan te passen. Daarmee worden in de verschillende dossiers en uitwerkingen dezelfde uitgangspunten gehanteerd.

Reactie algemeen bestuur

De ingetekende openbaar vervoerlijn sluit aan op de eerder regionaal vastgestelde ambitie voor de Schaalsprong OV, met daarin de ambitie voor de Koningscorridor. Hierbij zijn niet alle OV-lijnen ingetekend, dit kaartje suggereert in onze optiek niet een omlegging van lijn 1. Bij de uitwerking van planstudie Bereikbaarheid CID Binckhorst zal de lijnvoering op netwerkniveau worden bekeken vanuit de inhoudelijke doelen en maatschappelijke belangen van het OV (waaronder onder meer de bereikbaarheid van economische toplocaties) en vanuit de exploitatie. Met de betrokken gemeenten waaronder Delft is afgesproken dat er een gezamenlijk proces gestart wordt om de lijnvoering op netwerkniveau te bekijken. Ter verduidelijking van de huidige situatie en het belang dat wij hechten aan de gesprekken over de toekomstige lijnvoering wordt dit kaartje aangepast.

Aanpassen in de Strategische Agenda het kaartbeeld 'Regionale mobiliteitsnetwerk 2023 – 2026' op pagina 49:

- Route van bestaande lijn 1 via Vaagweg/Rijswijkseweg naar HS wordt toegevoegd aan het kaartbeeld op pagina 49

Corona heeft bij de vervoerbedrijven geleid tot een grote financiële opgave, terwijl zij gelijktijdig vanuit goed werkgeverschap oog moesten houden voor de zorgen onder het personeel. De MRDH en de vervoerbedrijven hebben gedurende de Coronacrisis adequaat gehandeld om, ondanks de steeds wisselende omstandigheden, te zorgen dat openbaar vervoer beschikbaar blijft voor de reiziger. Het transitieprogramma OV is verlengd voor de jaren 2023 en 2024 en gedurende deze periode wordt gerekend met scenario's waarbij het gebruik van het ov weer op het oude niveau komt en scenario's waarmee het gebruik structureel lager blijft. De gemeente Delft is van mening dat de Coronapandemie nu uit de crisisstand is en de kans zeer klein is dat we nog op acute basismaatregelen moeten nemen om het openbaar vervoer in stand te houden. Wij stellen voor om de tijd te gebruiken om het OV-systeem op netwerkniveau te beschouwen en te werken aan een geactualiseerd netwerk waarin de leerpunten uit Corona een plaats kunnen krijgen en het OV-systeem beter ingebed kan worden in het multimodale vervoersysteem. In tegenstelling tot de noodzaak die werd gevoeld vanuit het transitieprogramma om het openbaar vervoer puur financieel-technisch te benaderen, pleiten wij er voor om bij deze actualisatie een focus te leggen op de maatschappelijke impact die het openbaar vervoer heeft op de mobiliteit van mensen.	
Reactie algemeen bestuur	
De mobiliteit moet bij de mens passen en niet andersom. Het mobiliteitssysteem is er om mensen het vervoer te geven dat ze wensen en dat maatschappelijk verantwoord is. Wij delen uw opvatting dat dit van belang is. Daarom hebben we aan deze onderwerpen aandacht besteed in onze Strategische Agenda. Graag gaan wij met u het gesprek aan om deze thema's verder uit te diepen en te concretiseren. Daarnaast gaat de MRDH in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer, in samenhang met de modaliteiten fiets en auto.	
De wijze waarop de Strategische Agenda 2023-2026 tot stand is gekomen, geeft ons het vertrouwen dat wij de goede samenwerking binnen de MRDH op het gebied van het economisch vestigingsklimaat en de mobiliteitstransitie de komende tijd kunnen voortzetten. Wij kijken er dan ook naar uit om samen met de MRDH verder te werken aan een sterke regio.	
Reactie algemeen bestuur	
We waarderen het vertrouwen dat u uitspreekt in de goede samenwerking en wij kijken er ook naar uit om samen te werken aan een sterke regio.	

Den Haag
We vragen aandacht voor: A: Goede monitoring door de MRDH of de maatregelen van de MRDH zelf of de bijdragen aan projecten van gemeenten en andere partijen, waarover in de MRDH-begroting wordt besloten, leiden tot realisatie van de doelen in de Strategische Agenda. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het onderwerp onderwijs en arbeidsmarkt en hier tussentijds te evalueren of de ingezette koers de realisatie van de doelen ondersteunt;
Reactie algemeen bestuur
Het belang van monitoring dat u benoemt onderschrijven we van harte. Monitoring krijgt een plek in de begroting/jaarrekening en een plek door tweejaarlijks de indicatoren te monitoren. De gevraagde aandacht voor tussentijdse evaluatie voor het onderwerp onderwijs en arbeidsmarkt wordt hier ook in meegenomen. Dit geeft u als gemeenteraden meer gelegenheid om bij te sturen op het behalen van de in deze agenda opgenomen doelen en ambities.
We vragen aandacht voor: B: een goede beschrijving en weergave van de positie van de MRDH in het gehele speelveld voor de verschillende thema's vanuit economische vestigingsklimaat.
Reactie algemeen bestuur
Het speelveld voor het Economisch Vestigingsklimaat is in bijlage 2 in beeld gebracht. Hierin zijn in een visuele weergave de partners met de verschillende thema terug te zien. Op basis daarvan kan ook telkens de positie van de MRDH worden bepaald.
We vragen aandacht voor: C: het evalueren en aanpassen van de bijdrageregeling aan de hand van de nieuwe doelstellingen (in lijn met de aanbeveling van de Rekenkamer Rotterdam). In de uitvoeringsagenda het begrip ‘brede welvaart’" te definiëren met daarbij aandacht voor de relatie met de Sustainable Development Goals, het uitwerken van deze principes en vertaling hiervan naar de MRDH-taken.
Reactie algemeen bestuur
Komend jaar wordt de bijdrageregeling heringericht aan de hand van de nieuwe doelstellingen. Hierbij worden via zowel het ambtelijk overleg, de adviescommissie en bestuurscommissie alle gemeenten betrokken. Naar verwachting zal december 2023 dan een nieuwe regeling ter besluitvorming worden voorgelegd. Het is daarnaast herkenbaar dat ‘brede welvaart’’ nog een nadere definiëring vraagt. Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda. Bij de gezamenlijke uitwerking worden ook de Sustainable Development Goals betrokken als een van de benaderingen.
We vragen aandacht voor: D: het ontwikkelen van een visie op de bereikbaarheid van werklocaties waar veel internationale werknemers werken en het thema `internationale werknemers' meenemen in de uitvoeringsagenda, binnen het kader van de opgave stimuleren van het vestigingsklimaat (bijvoorbeeld het oplossen van arbeidstekorten in de sectoren waar de arbeidsmarkt het meest knelt en waar het maatschappelijk nut groot is (de IT-, energie-, techniek, greenportzorg en High tech Systems sector). uitwerking van de rol van de MRDH in de EU in relatie tot de Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) en "urban nodes" voor personen- en goederenvervoer.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van een goede bereikbaarheid van de werklocaties. Daarom is in de Strategische Agenda (opdracht 1) opgenomen dat de MRDH de bereikbaarheid van economische locaties onderzoekt en in beeld brengt of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd. Welke locaties dat allemaal exact zijn moet nog worden bepaald. Uw suggestie nemen we hierin mee.

We financieren het project internationaal talent mee, gezamenlijk inzet door meerdere partners in Zuid-Holland. Maar onze eigen inzet is gericht op het dichten van het arbeidstekort door het campusprogramma en daarbinnen de inzet om werknemers om en bij te scholen naar de banen in de sectoren waar de tekorten het grootst zijn.

In 2023 doen we een voorstel met verschillende opties hoe we gezamenlijk kunnen inzetten op kansen in Europa en EU-subsidies en deze uitwerking voegen we aan de Strategische Agenda toe. Bij dat voorstel nemen we de uitwerking van de rol van de MRDH in de EU in relatie tot de Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) en “urban nodes” voor personen- en goederenvervoer mee.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij het hoofdstuk ‘Van ambitie naar resultaat’:
Was: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten.
Wordt: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten. In 2023 we werken een voorstel uit met verschillende opties over hoe we gezamenlijk kansen in EU kunnen verzilveren en EU-subsidies kunnen aantrekken.

We vragen aandacht voor: E: blijvende krachtige lobby samen met de gemeenten en andere partijen voor herstel van de omvang van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer.

Reactie algemeen bestuur

De Brede Doeluitkering (BDU) is essentieel voor de uitvoering van onze ambities op het gebied van mobiliteit. In 2023 ontvangt de MRDH ruim 530 miljoen aan BDU. De afgelopen jaren is de BDU onvoldoende geïndexeerd i.r.t. de inflatie. Verder zijn de opgaven groter geworden (verstedelijkingsopgave, verduurzaming) waardoor ook de BDU moet worden verhoogd. We continueren onze lobby voor een verhoging van de BDU en op houden dit op volle sterkte. We trekken hierbij nauw op met de VRA. Uw oproep ondersteunen we van harte om hiermee gezamenlijk aan de slag te gaan.

We vragen aandacht voor: F: ontwikkeling samen met de gemeenten van een samenhangende multimodale bereikbaarheidsstrategie en netwerkvisie met concrete doelen inclusief de rol van deelmobiliteit en een strategie voor knooppunten en hubs.

Reactie algemeen bestuur

Wij delen uw opvatting dat dit van belang is. Daarom hebben we aan deze onderwerpen aandacht besteed in onze Strategische Agenda. Graag gaan wij met u het gesprek aan om dit onderwerp verder uit te diepen en te concretiseren. In nauwe samenspraak met betrokken gemeenten wordt onderzocht of een regionale visie ketenmobiliteit kan worden opgesteld. Ook wordt toegewerkt naar een gedeeld beeld over deelmobiliteit en de rol van de MRDH daarin. En werken we samen met het Rijk en andere regionale partners aan een adaptieve ontwikkelstrategie voor fiets- en autonetwerk.
Vervolgens gaat de MRDH in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema’s zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

We vragen aandacht voor: G: opnemen in de lijst plannen en besluiten van het starten van een formele verkenning naar de Zuidwestlandcorridor samen de andere betrokken gemeenten, het Rijk en de provincie Zuid-Holland.

Reactie algemeen bestuur

In de concept Strategische Agenda is aangegeven welke plannen en besluiten opgeleverd worden de komende periode, op basis van eerdere besluitvorming in de MRDH. Op dit moment is de Zuidwestlandcorridor een programma met verschillende projecten. Wanneer volgende stappen met betrekking tot projecten gezet worden loopt dit via de reguliere besluitvormingsroute binnen de MRDH.

We vragen aandacht voor: H: uitwerking van een afwegingskader waar en wanneer een meer regisserende rol van de MRDH dan nu opgenomen in de Strategische Agenda meerwaarde heeft om doelen beter te kunnen bereiken en programma's en projecten van regionaal belang sneller te realiseren.
Reactie algemeen bestuur
De Strategische Agenda geeft de koers aan waar we gezamenlijk voor gaan en de rollen van de verschillende partijen. Via de diverse opdrachten en de bijbehorende activiteiten geven we invulling aan de ambities, waar nodig benoemen we bij de uitvoering wanneer een meer regisserende rol van de MRDH voor de hand ligt. Een algemeen afwegingskader doet wat ons betreft te weinig recht aan het maatwerk dat vaak gevraagd wordt.
We vragen aandacht voor: I: het betrekken van de aanbevelingen van het Rekenkameronderzoek Rotterdam bij de verdere uitwerking van de Strategische Agenda
Reactie algemeen bestuur
De aanbevelingen van het Rekenkameronderzoek Rotterdam zijn betrokken bij de totstandkoming van de Strategische Agenda en worden betrokken bij de verdere uitwerking van opdrachten 2 en 4. Concreet gaan we, in lijn met de aanbevelingen, aan de slag met de herziening van de bijdrageregeling en gaan we zorgen voor een goede monitoring van de Strategische Agenda. Op deze wijze willen we met deze Strategische Agenda meer impact maken.
We vragen aandacht voor: J: het zetten van stappen in de verbetering van de democratische legitimatie door ten eerste, lessen te trekken uit andere regioraden en ten tweede door de verbeterpunten ten aanzien van de democratische legitimatie in de huidige en komende trajecten zoals de Uitvoering plan van aanpak Tweede Tussenevaluatie, Implementatie van de gewijzigde WGR en de Tussenevaluatie GR MRDH, op korte termijn te concretiseren.
Reactie algemeen bestuur
Allereerst merken we op dat we, mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling, al verbeteringen hebben doorgevoerd in de werkwijze van de Adviescommissies. Dit blijven we doen en is een constant punt van aandacht. Daarnaast wordt in 2023 een start gemaakt met de tienjaarsevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben. Wat betreft versterking van de betrokkenheid van gemeenteraden gaan we ons licht opsteken bij- en lessen trekken uit ervaringen van andere regioraden. De resultaten hiervan bespreken we komend najaar met u, zodat de opbrengst kan worden meegenomen in de evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH. Wanneer er nieuwe informatie uit de evaluatie beschikbaar is, zullen we de adviescommissies tijdens de reguliere vergaderingen meenemen in de stand van zaken. De adviescommissies worden betrokken bij de opzet en invulling van de werkwijze van de evaluatie.
We vragen aandacht voor: K: prioriteit te geven aan het democratiseren van de organisatie, zodat bewoners en gemeenteraden altijd van tevoren worden geraadpleegd als de situatie in hun gemeente ingrijpend wordt gewijzigd, en het Algemeen Bestuur van de MRDH te verzoeken om dit punt mee te nemen in de wijzigingsprocedure Gemeenschappelijke Regeling MRDH 2014, naar aanleiding van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen (WGR).
Reactie algemeen bestuur
We hechten net als u aan een goede betrokkenheid van belanghebbenden zoals bewoners, in lijn met de gemeenschappelijke regeling hebben de gemeenteraden daarbij de primaire verantwoordelijkheid. In de tienjaarsevaluatie is de werking van de verschillende gremia onderwerp van gesprek en stellen we voor dit onderwerp daarin mee te nemen.

Bij de bespreking van de Strategische Agenda is in de gemeenteraad van Den Haag een motie aangenomen met daarin de volgende oproep: • Het MRDH te vragen om de rol van kennismakelaar en adviseur te vervullen op het gebied van milieuzones; • Daarbij de MRDH te vragen om de mogelijkheden van en ervaringen met milieuzones onder de aandacht te brengen van de leden van de MRDH.
Reactie algemeen bestuur
Wij omarmen deze motie en zullen de rol van kennismakelaar onderbrengen binnen het programma Duurzame Mobiliteit. Daarmee geven we invulling aan het onder de aandacht brengen van mogelijkheden en ervaringen met milieuzones bij onze 21 gemeenten

Krimpen aan den IJssel	
Allereerst wil de gemeente Krimpen aan den IJssel het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) hartelijk bedanken voor de prettige en succesvolle samenwerking tijdens de afgelopen jaren. Wij zijn trots op de resultaten die wij gezamenlijk bereikten met alle deelnemende gemeenten. Een voldoening gevend voorbeeld hiervan is de recentelijk succesvolle voltooiing van project De Grote Kruising. Deze mijlpaal is wat ons betreft een uitstekend voorbeeld voor hoe regionale samenwerking daadwerkelijk sterker maakt. Het afgelopen jaar is door de MRDH een intensief traject doorlopen om de Strategische Agenda te actualiseren. Het actualiseren van de Strategische Agenda is een lastige opgave in een tijd van wereldwijde crises. Coronacrisis, klimaat- en energiecrisis, wooncrisis en vluchtelingencrisis: al deze crises beïnvloeden in grote mate onze regio. Waar de druk al bestond om onze regio economisch te vernieuwen en de bereikbaarheid te vergroten, is deze druk alleen maar toegenomen. Wij spreken daarom onze dank uit naar eenieder die heeft bijgedragen aan het herijken van de Strategische Agenda.	
Reactie algemeen bestuur	
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.	
Zoals gezegd, zien wij duurzaamheid als fundament en verbindende factor om de vier opgaven integraal te benaderen. Bovendien, verbindt het thema energie, als cruciale randvoorwaarde, de opdrachten zoals het stimuleren van een toekomstbestendige economie (opdracht 2) en duurzame mobiliteit (opdracht 3). Een duurzame economische toekomst met een duurzaam mobiliteitsnetwerk is van groot (regionaal) belang. In combinatie met de huidige actualiteit creëert dit een duidelijke behoefte aan regionale samenwerking op dit thema. Dit vindt momenteel plaats in het Bestuurlijk Netwerk Energietransitie (BNE) als verbindende platform met een faciliterende rol voor de MRDH. Het wegvallen van deze rol zou een leemte achterlaten die de samenwerking kwetsbaar maakt. Dit beïnvloedt op verschillende wijzen de regionale samenwerking negatief, terwijl de opgave om te verduurzamen toeneemt. Wij zijn daarom opgetogen dat het algemeen bestuur aangeeft dat ze niet zondermeer loslaten wat voor het thema energie regionaal is opgebouwd. De komende tijd wordt bekeken bij welke organisatie de samenwerking het beste tot haar recht komt. Vanwege het belang en de verbindende factor voor een integrale benadering tussen de vier opgaven zien wij in deze heroriëntatie nog altijd een plaats binnen de MRDH met mogelijk ook een kennis uitwisselende functie. Dit wordt zoals bekend breder gedragen in de regio. Wij kijken er daarom naar uit om dit terug te zien in het voorstel aan de Bestuurscommissie EV voor de zomer van 2023. Wij gaan hier graag over in gesprek met u om bij te dragen aan het voorstel.	
Reactie algemeen bestuur	
We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een groenblauwe leefomgeving. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken. <u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’:</u> Faciliteren van bestuurlijke tafels De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.	

De bereikbaarheid van randgemeenten en kwetsbare groepen staat onder druk. Voor inwoners uit randgemeenten en kwetsbare groepen zijn voorzieningen vaak lastig te bereiken zonder auto. Dit blijkt uit een recent rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (2022). Bereikbaarheid gaat over de toegang tot voorzieningen. Denk hierbij aan de toegang tot banen, gezondheidszorg, onderwijs, winkels, sociale activiteiten en natuur. Hoe beter de bereikbaarheid, hoe beter de toegang tot voorzieningen. Inwoners die bijvoorbeeld afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en fiets hebben een lager niveau van bereikbaarheid en daardoor een mindere toegang tot voorzieningen. De bereikbaarheid naar voorzieningen heeft daarmee invloed op de kansen in de samenleving. Een voorbeeld is de bereikbaarheid van scholen en stageplaatsen voor inwoners van randgemeenten. Voor leerlingen of studenten uit randgemeenten zijn scholen niet altijd goed bereikbaar vanwege de afstand en dit is een belemmerende factor in de school- en stagekeuze. Daarnaast zijn het ov en de fiets voor inwoners uit randgemeenten geen goed alternatief voor de auto (zelfs in de spits), omdat voorzieningen te ver weg zijn. De auto blijft daardoor het optimale vervoersmiddel. De nabijheid van voorzieningen beïnvloedt daarmee ook het economisch vestigingsklimaat. Onderdeel van een aantrekkelijk vestigingsklimaat is een aantrekkelijk woongebied voor werknemers. Daaropvolgend is de nabijheid van voorzieningen een randvoorwaarde voor een aantrekkelijk woongebied, zodat naast het werk het mogelijk is om te ontspannen en gezond te leven. Bereikbaarheid van voorzieningen is daarmee het raakvlak tussen de kerntaken vervoer en economisch vestigingsklimaat: vervoer brengt inwoners naar voorzieningen die een aantrekkelijk vestigingsklimaat en woongebied vormen en als die voorzieningen nabij zijn, is het ook mogelijk om het ov en de fiets een volwaardig alternatief voor de auto te laten zijn. In grote steden is de nabijheid van voorzieningen goed geregeld. In randgemeenten en voor kwetsbare groepen is dit minder. Wij vragen de MRDH daarom om in toekomstige overwegingen extra oog te hebben voor de bereikbaarheid van voorzieningen voor inwoners uit randgemeenten en kwetsbare groepen. Een van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsbeleid is naar onze mening het faciliteren van de toegang tot voorzieningen.	
Reactie algemeen bestuur	
U bepleit de menselijke maat voorop te stellen als het in de Strategische Agenda gaat over Investeren in Bereikbaarheid. We herkennen dat nabijheid van voorzieningen belangrijk is voor onze inwoners en in het kader van de uitwerking van het thema brede welvaart trekken we samen met uw gemeente hier samen in op. We gaan onderzoeken welke groepen uit de samenleving extra aandacht verdienen. Verder gaan we in lijn met wat u schrijft onderzoek doen naar het mogelijk verbreden van de elf economische toplocaties. In die context kunnen we met elkaar onderzoeken of en zo ja, welke groepen extra aandacht verdienen.	
Wij kijken uit naar onze verdere samenwerking en de veelbelovende toekomst van onze metropoolregio. Wij gaan graag samen met u aan de slag.	
Reactie algemeen bestuur	
Dank voor de uitgestoken hand. We zijn gezamenlijk aan de slag voor de mensen die hier wonen, werken en recreëren en blijven dat met deze Strategische Agenda doen.	

Lansingerland
Voor de totstandkoming van de Strategische Agenda zijn vele gemeenteambtenaren, bestuurders, raadsrapporteurs, stakeholders en andere belanghebbenden betrokken. Wij waarderen dit uitgebreide participatietraject. Er is daarbij aandacht geweest voor de koers van de MRDH voor de komende vier jaar. Daarbij constateren we dat de Strategische Agenda een koers is voor alle 21 gemeenten tezamen met het belang voor de grootstedelijke regio. Hoewel wij als democratisch gekozen gemeenteraad het belang van onze inwoner in onze gemeente behartigen, heeft de MRDH met deze Strategische Agenda een koers te pakken die het belang van onze gemeentegrenzen overstijgt. Met die blik zijn wij als gemeenteraad tot een breed gedragen zienswijze gekomen.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
U geeft aan dat de Strategische Agenda een richtinggevend document is dat niet in het beton is gegoten. Dit klinkt ons logisch in de oren in de huidige aan verandering onderhevige tijden, mede vanwege de vele recentelijke crises. Desondanks hechten we waarde aan een zekere standvastigheid in deze visie, waarvan we niet te gemakkelijk moeten willen afwijken omdat dat naar de omstandigheden op een zeker moment misschien beter uitkomt. De koers die we gezamenlijk inzetten met deze Strategische Agenda is er één die de coalitieperiodes tot en met 2026 overstijgt, met name de groei van de regio. Zolang deze groei ophanden is en blijft, zal onze focus ook moeten blijven liggen bij het faciliteren van deze groei en het duurzaam en veilig in beweging houden ervan.
Reactie algemeen bestuur
Een vaste koers is nodig en biedt houvast voor de toekomst en zoals u terecht opmerkt, met name de groei van de regio is iets wat ons de komende jaren bezig zal houden. Met de woorden dat deze Strategische Agenda niet in beton is gegoten, wordt met name de uitwerking bedoeld. Dat wil zeggen dat we de komende jaren ook een zekere wendbaarheid moeten hebben om de doelstellingen van onze projecten waar te maken. De wereld is aan veranderingen onderhevig. Dat speelt op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Daarom moeten we koersvast zijn en tegelijkertijd wendbaar zijn zodat we ons aan kunnen passen als de omstandigheden daarom vragen.
Tegelijkertijd verliest de Strategische Agenda met inwerkingtreding van de Omgevingswet de juridische basis en is het van belang dat de visie, doelen en ambities uit de Strategische Agenda worden overgenomen in de gemeentelijke omgevingsvisies. Hierdoor is de MRDH afhankelijk geworden van lokale besluitvormingstrajecten. De kans bestaat dat lokaal andere keuzes gemaakt worden wegens de beperktere regionale belangen in lokaal beleid. In de Strategische Agenda wordt dit weliswaar aangestipt, maar blijft onduidelijk op welke wijze dit geborgd wordt. Als gemeenteraden en raadsrapporteurs hebben we onvoldoende inzicht in de besluitvormingstrajecten van de andere gemeenten. Graag zien wij een voorstel in de Strategische Agenda hoe MRDH erop toeziet dat de regionale belangen voldoende in lokaal beleid worden geborgd.
Reactie algemeen bestuur
Borging van de Strategische Agenda binnen gemeentelijk beleid is belangrijk voor de uiteindelijke realisatie van ambities in de regio. Het klopt dat we niet meer het wettelijke instrument hebben. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid in het realiseren van de Strategische Agenda. Regionale samenwerking is een kwestie van halen en brengen. De MRDH kan regionale samenwerking niet over gemeenten afroepen. Sterker nog: de MRDH zijn de gemeenten zelf. Om ervoor te zorgen dat lokaal en regionaal belang optimaal aansluiten is er continue contact en gesprek nodig om tot gezamenlijk resultaat te komen. Als werkorganisatie vragen we op twee manieren aandacht voor de borging van onze ambities in gemeentelijk beleid: aan de voorkant door op ambtelijk, directie- en bestuurlijk niveau het gesprek te initiëren over het belang van borging, aan de achterkant door eventuele bijsturing via monitoring en evaluatie. Op deze wijze denken wij er voor te kunnen zorgen dat regionale belangen voldoende geborgd worden.
Het vertrekpunt van de Agenda is het vergroten van welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam en Den Haag wonen. Daar kunnen we ons in vinden. Het begrip ‘brede welvaart’ wordt steeds meer het leidende principe, ook voor het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat. Het begrip

is echter nog niet concreet en heeft in meerdere gemeenten, waaronder in Lansingerland, nadere uitwerking nodig. We roepen de MRDH op om samen inhoud te geven aan ‘brede welvaart’, zodat het richtinggevend kan zijn voor de huidige en toekomstige opgaven.
Reactie algemeen bestuur
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.
Het faciliteren van de groei van de regio is een opgave waar wij ons verantwoordelijk voor voelen. Met onze inbreidingslocaties en uitbreidingslocaties willen we bijdragen aan het uitbreiden van het woningaanbod. Ook biedt de regio ruimschoots ruimte aan innovatieve glastuinbouw met de bijbehorende kennisindustrie en plek voor grootschalige logistieke bedrijvigheid. Lansingerland is voor deze categorie bedrijvigheid gunstig gelegen ten opzichte van het bovenliggend wegennet met de A12 en de nieuwe A16. Tegelijkertijd maken wij ons grote zorgen over de mobiliteitseffecten van deze groei op de belangrijkste lokale en regionale infrastructuur, die de A12 en de A16 met elkaar verbinden, namelijk de N209. Om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het belang van een goede ontsluiting essentieel. Juist dit laatste staat in onze gemeente sterk onder druk, waardoor gebiedsontwikkelingen vertragen of zelfs stil komen te liggen.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de uitwerking van de ‘adaptieve ontwikkelstrategie wegen en fiets’ nemen we de bereikbaarheid van grootschalige logistieke bedrijvigheid mee.
Vernieuwing in de regio is noodzakelijk om mobiel te blijven en te kunnen verduurzamen. Ook wij zien de meerwaarde van bijvoorbeeld nieuwe vormen van mobiliteit. Deze geven we graag prioriteit, bijvoorbeeld bij gebiedsontwikkeling en bij het stimuleren van ketenverplaatsingen. Ook kan het bijdragen aan een betere gezondheid van diegene die zich verplaatst, evenals diegene die in de regio verblijft. Tegelijkertijd willen wij onze ogen niet sluiten voor onze inwoners die doelbewust niet (meer) in de grote stad willen wonen en verblijven, maar in een laagstedelijker gebied in randgemeenten rondom de grote stad. De snelheid van de gewenste vernieuwing van de regio op met name het gebied van mobiliteit verloopt in deze gebieden langzamer dan in hoogstedelijk gebied. De ambities voor laag-stedelijke gebieden kunnen ons inziens dan ook nooit gelijk zijn aan die voor de grote stad. Autobezit is in deze gebieden bijvoorbeeld traditioneel hoger, terwijl het openbaar vervoeraanbod lager ligt. Willen deze laagstedelijke gebieden een versnelling doormaken, dan zijn grootschalige investeringen in bijvoorbeeld het uitbreiden van het openbaar vervoeraanbod noodzakelijk.
Reactie algemeen bestuur
De mobiliteitsnetwerken (fiets/OV/auto) vormen een samenhangend netwerk en vanuit dit netwerk moet de bereikbaarheid in de gehele metropoolregio worden verbeterd. Dat doen we innovatief en duurzaam. Tegelijkertijd zijn de inwoners in sommige gebieden meer afhankelijk van de auto. Bij de uitwerking van maatregelen worden daarom de verschillende gebiedstypen gehanteerd. Er wordt gekeken naar welke maatregelen meest passend zijn voor het betreffende gebied. De ene keer zal dat inzet op de auto zijn en de andere keer kan dit doorontwikkeling van het openbaar vervoersysteem betekenen.
In onze regio wordt het steeds drukker met bewoners, forensen, bedrijvigheid en recreanten in de recreatie- en natuurgebieden. Die mensen willen we faciliteren en tegelijkertijd de kwaliteit van onze woon-, leef- en werkomgeving behouden. Wij kunnen deze ambitie onderschrijven; zo hebben wij dit ook in onze Omgevingsvisie verwoord als ambitie.

Reactie algemeen bestuur
Uw opmerking vormt een belangrijke basis onder de vernieuwde Strategische Agenda, Daarmee realiseren we gezamenlijk een optimale en verantwoorde inrichting van de ruimte ten dienste van de mensen die hier wonen, werken en recreëren.
Herstel van de regio is met name gericht op de gevolgen van de coronacrisis. De pandemie ligt gelukkig inmiddels in het verleden, al zijn de gevolgen ervan in het OV voorlopig nog steeds merkbaar. De Strategische Agenda focust op herstel van het openbaar vervoer. Het belang van het behoud en versterken van kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is voor onze regio cruciaal. Dit draagt bij aan de verstedelijkingsopgave en houdt onze regio in beweging. De focus ligt wat ons betreft op de korte termijn op herstel, maar groei mogen we daardoor niet uit het oog verliezen. Investeringen in groei en kwaliteitsverbeteringen blijven noodzakelijk en daar moet wat ons betreft de focus op liggen.
Reactie algemeen bestuur
Met elkaar werken we aan een toekomstgericht ov dat duurzaam en financieel gezond is. We herkennen dat kwaliteitsverbeteringen nodig zijn en het tijdig faciliteren van reizigersgroei noodzakelijk is. Hierbij kunt u denken aan de Instroom van nieuwe trams in het Haagse deel van de regio, versterking van het Rotterdamse metro- en tramnetwerk waaronder de frequentieverhoging van de E-lijn.
Als Lansingerlandse gemeenteraad zijn we blij dat de focus niet alleen is op de wegen in eigen beheer (lees: 21 gemeenten), maar ook voor het provinciaal en rijkswegennet. Ook zijn we blij met de frequentieverhoging van de E-lijn richting Den Haag. In de Strategische Agenda staat dat de MRDH de noodzakelijke bereikbaarheid tijdig realiseert via eigen investeringsprogramma's en Rijks- en provinciale programma's. Wij zien dit echter te weinig terug in de aanpak, programma's en de verwachte resultaten voor 2026. Er wordt een kennismakelaarsrol of rol van onderzoekspartner voorgesteld over wegen van andere overheden. Wij zien graag een stevigere positionering van de Strategische Agenda bij de beheerders, te weten het Rijk en de provincie. Wij maken ons zorgen over de bereikbaarheid van onze kernen op het gebied van openbaar vervoer en auto, waarbij de mobiliteitstransitie ruimschoots onvoldoende bij zal dragen aan verbetering van een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid. Onvoldoende bereikbaarheid in deze gebieden vertraagt de noodzakelijke verstedelijking en gebiedsontwikkeling. De focusgebieden van de MRDH liggen echter niet op ontwikkelingen in en rondom Lansingerland, maar met name langs de Oude Rijn, Hoekse Lijn, en soortgelijke gebieden. Voor de 'reguliere' gebiedsontwikkelingen stelt de Strategische Agenda een kennismakelaarsrol voor. Wij zien graag dat de MRDH een grotere rol op zich neemt om infrastructurele knelpunten op te lossen, waarbij gebiedsontwikkelingen een regionaal belang dienen.
Reactie algemeen bestuur
Binnen gebiedsprogramma MoVe wordt onder andere gewerkt aan de regionale bereikbaarheid bijvoorbeeld binnen de adaptieve ontwikkelstrategie wegen en fiets, met onder meer de doorontwikkeling van de E-Lijn. Het Rijk en de provincie Zuid-Holland zijn ook hierin betrokken. We hebben dus een goede relatie met de belangrijkste stakeholders om zo vanuit een sterke positie het belang van alle 21 gemeenten in de metropoolregio te behartigen. Ook de belangen van Lansingerland staan scherp op ons netvlies.
We zijn verheugd met de aandacht voor het MKB. Wij zien dat het MKB onvoldoende op de hoogte is van de diverse programma's en regelingen die hen kunnen ondersteunen. Daarnaast zien we ook dat de gemiddelde MKB-er moeite heeft om de praktische vertaalslag te maken van algemene trends en ontwikkelingen naar de dagelijkse bedrijfsvoering. Derhalve willen we u vragen niet uitsluitend de focus te leggen op toegepaste innovatie, maar dus ook aandacht te hebben voor het brede MKB die over het algemeen meer tijd nodig heeft om innovaties te omarmen. We zien daarnaast graag dat het beschikbare budget voor het programma economisch vestigingsklimaat ook meer voor deze doelstelling wordt ingezet.

Reactie algemeen bestuur
De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het mkb te verbeteren. Hoe dat zo effectief mogelijk kan is een puzzel, die wij graag met o.a. de expertise bij de gemeenten, willen gaan leggen. Hierbij geldt dat onze inzet moet bijdragen aan datgene wat in de regio al is en wordt georganiseerd. Door bij te dragen aan de dienstverlening van gemeenten richting het MKB kunnen we steeds gericht inzetten op dat wat nodig is. Wanneer deze aanpak verder is uitgewerkt wordt het ook mogelijk een goede inschatting te maken van het benodigde budget. Uitgangspunt daarbij zal steeds zijn dat een zo groot mogelijke meerwaarde moet worden behaald.
In de ‘Mobiliteitsvisie Lansingerland 2040: Een nieuw élan’ en de Omgevingsvisie van Lansingerland dragen wij de actieve en collectieve vormen van mobiliteit een warm hart toe. Wij zijn blij met het programma Metropolitane fietsroutes en kijken met interesse naar de ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility, Maas en AVLM.
Reactie algemeen bestuur
Goed te constateren dat deze activiteiten ook binnen de mobiliteitsvisie Lansingerland 2040 worden geborgd.
We bieden in onze gemeente de ruimte aan nieuwe concepten die op een of andere manier bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd zijn we niet blind voor de nadelen van micro-deelmobiliteit. Ook vinden we het stimuleren van actieve en collectieve vormen voor ons niet gelijk staan aan het tegenwerken van de automobiliteit. Gelukkig vinden we in de MRDH hierbij een medestander. Wij kunnen ons vinden in de aanpak en dragen graag bij om de verwachte resultaten te behalen.
Reactie algemeen bestuur
De wens een duurzame samenleving te realiseren betekent ook inzet op actieve en collectieve vormen van mobiliteit. Het is fijn te lezen dat we vanuit eenzelfde ambitie en visie werken. Zo komen we tot het beste resultaat.
Wel wensen wij een actievere rol van de MRDH bij onderwerpen als deelmobiliteit en het zoeken naar Last Mile-oplossingen. Met enkel het vervullen van een kennismakelaarsrol lukt het niet om tot een gezamenlijke visie te komen en om deelmobiliteit als regionaal product te laten slagen. Deelmobiliteit komt nu alleen in de grote steden tot een positieve businesscase. Dit geldt voor zowel deelauto’s als deel-micromobiliteit. Uit kleinere gemeenten zien we veelal terugtrekkende bewegingen van deel-mobiliteitsaanbieders en kloppen zij bij de gemeenten aan voor het afdekken van de onrendabele top. Wij zien graag een actievere houding van de MRDH om samen met overheid en markt tot een regionaal slagend product van deelmobiliteit te komen. Mobiliteit stopt tenslotte niet bij een gemeentegrens. Juist een MRDH kan actief bijdragen om deelmobiliteit dan ook over deze grenzen heen te trekken.
Reactie algemeen bestuur
Het belang van de opdracht ‘Vernieuwen werklocaties’ wordt steeds groter. We kunnen ons vinden in de voorgestelde aanpak. We willen benadrukken dat de gemeente Lansingerland meerwaarde ziet in het opstellen van een kwalitatief afwegingskader voor met name bedrijventerreinen.
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij dat gemeente Lansingerland zich kan vinden in de voorgestelde aanpak. Ook wij zien een meerwaarde in een dergelijk middel om passende bedrijvigheid op de juiste plekken te laten vestigen en hiermee zoveel mogelijk passende ruimte voor bedrijvigheid te creëren en te behouden. Wij verkennen graag hoe dit qua vorm, inhoud en schaalniveau kan worden uitgewerkt. Er is overigens al een kwalitatief afwegingskader opgesteld, waarmee gemeenten zorgvuldig transformaties van bedrijventerreinen kunnen afwegen. De MRDH faciliteert aan de hand hiervan de regionale afstemming tussen de gemeenten.

Wij zijn blij dat wordt geïnvesteerd in het huidige regionale mobiliteitsnetwerk en dat als doel wordt gesteld deze beter te benutten, uit te breiden en veiliger te maken. Er is duidelijk oog voor het beter mogelijk maken van een deur-tot-deur ketenreis via het programma Knooppunten, de OV-doorstromings-projecten en het integreren van fietsen, deelmobiliteit en verkeersveiligheid in de OV-concessies. Hoe dit vorm moet krijgen is nog onduidelijk. Wij hopen hier snel duidelijkheid in te krijgen. Knooppunt Rodenrijs is in Lansingerland inmiddels gerealiseerd en we hebben knooppunt Berkel Westpolder op het programma staan voor verbeteringen, in samenspraak met de stations beheerder en de MRDH. Wat ons inziens ontbreekt is het knooppunt Lansingerland-Zoetermeer, waar bus, trein en (snel)tram, samen met het metropolitane fietspad en een groot P+R terrein met elkaar verbonden zijn. Rondom deze knoop werken we aan het doortrekken van de metro/(snel)tram van Zoetermeer naar Rodenrijs om de OV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam te versterken. We werken daarin samen met Zoetermeer, Rotterdam, HTM, RET en MRDH. Ook wensen wij de locatie 'Bleizo-West' terug te zien als grootschalige ontwikkellocatie voor woningbouw. Dit zijn dan ook allemaal speerpunten zoals opgenomen in ons coalitieakkoord. We hebben graag een extra steun in de rug voor deze ontwikkelingen door Lansingerland Zoetermeer als knooppunt in de Strategische Agenda te benoemen, alsmede de gewenste ontwikkeling van ZoRo-Rail.
Reactie algemeen bestuur
Het is fijn te lezen dat de investering in het regionale mobiliteitsnetwerk door Lansingerland wordt gewaardeerd. Uw gemeente is dan ook een belangrijk knooppunt van wegen. En met de groei van het aantal woningen zal dat alleen maar sterker worden de komende jaren. Met u zijn we van mening dat Bleizo-West daarin een belangrijke rol kan spelen. Hoewel de provincie Zuid-Holland primair aan zet is om hier een uitspraak over te doen, zijn we van harte bereid om u te ondersteunen bij uw gesprekken met de provincie. Daarmee geven we u graag de gevraagde extra steun in de rug voor de doorontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk.

Het openbaar vervoer is een zeer belangrijke drager van de gebiedsontwikkelingen in onze gemeente, met name de grotere ontwikkelingen rondom het HOV. In de periode waarin het openbaar vervoer moet herstellen van de Corona pandemie, te kampen heeft met grote personeelstekorten en met hoge energiekosten kampt heeft deze opdracht wat ons betreft een van de hoogste prioriteiten binnen de Strategische Agenda. Wij houden de MRDH verantwoordelijk voor het beleid, uitvoering en vooral de instandhouding van de huidige kwaliteit en het huidige aanbod van het openbaar vervoer in onze gemeente en de regio. Nadat de gevolgen van deze crises voorbij zijn hechten we onverminderd groot belang bij het openbaar vervoer en streven we met u naar het intensiveren van het vervoeraanbod en verbeteren van de kwaliteit.	
Reactie algemeen bestuur	
Hoewel MRDH de bevoegd concessieverlener is en in die zin verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, is het realiseren van goed en gezond openbaar vervoer een gezamenlijke verantwoordelijkheid waarbij we mede afhankelijk zijn van de gemeenten als wegbeheerder. Gemeenten, vervoerders en de Metropoolregio staan dus samen aan de lat. Daarom blijft het belangrijk gezamenlijk, ieder vanuit zijn/haar eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden, te blijven werken aan een goed en gezond openbaar vervoer.	
Wij volgen met u de ontwikkelingen en zijn graag bereid actief de lobby van de MRDH richting het Rijk te ondersteunen.	
Reactie algemeen bestuur	
We waarderen uw betrokkenheid en maken indien nodig zeker gebruik van uw lobbykracht.	

Leidschendam-Voorburg	
De voorliggende concept Strategische Agenda 2023-2026 is het resultaat van een periode van consultatie van gemeenteraadsleden, bestuurders, ambtenaren, stakeholders en omliggende regio's, waar gesproken is over de concrete invulling van de koers van de MRDH voor de komende vier jaar. En het resultaat mag er zijn! Vanuit Leidschendam-Voorburg herkennen we ons in de geschetste ontwikkelingen en de daaruit volgende opgaven, aanpak en rollen. Veel van de geschetste ontwikkelingen en opgaven vragen nadrukkelijk om een integrale aanpak en hebben duidelijke raakvlakken met andere besluitvormingstafels buiten de scope van de MRDH. Het is dan ook noodzakelijk om nauwgezet samen te werken en af te stemmen met andere bestuurlijke gremia waar het gaat om het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid van onze regio. Daarbij is van belang dat de verschillende bestuurlijke en uitvoerende actoren in onze regio elkaar vanuit eigen kracht en mandaat versterken, en werken aan dezelfde doelstellingen. Dubbelingen van werkzaamheden, overlappende inzet van publieke middelen en meervoudige regie op gedeelde thema's dienen waar mogelijk te worden vermeden. Alleen zo kunnen we op een doelmatige en integrale manier onze regio versterken. Dit impliceert een scherpe blik op bijvoorbeeld de taken en rollen van de MRDH en haar deelnemers evenals de opgaven waar we als regio aan willen werken, zoals duurzame verstedelijking, 'brede welvaartsgroei' en de mobiliteitstransitie.	
Reactie algemeen bestuur	
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.	
Het ruimtelijke mandaat ligt bij de provincie, de ruimtelijk economische vertaling daarvan voor de regio lijkt ons nadrukkelijk een taak voor de MRDH. Het financieel bijdragen aan specifieke projecten ter bevordering van innovatie hoort naar ons inzicht meer thuis bij Innovation Quarter als regionale ontwikkelingsmaatschappij. Op dit moment wordt er bijvoorbeeld zowel door de provincie, door de MRDH én door Innovation Quarter ingezet op innovatie en transities, zowel met mensen en middelen. Hier ligt ons inziens ruimte voor optimalisatie, temeer omdat het goed doorgronden en beoordelen van bedrijfsmatige projectvoorstellen en business cases om zeer specifieke markt- en financiële kennis vraagt, die niet standaard voorhanden is binnen ambtelijke organisaties.	
Reactie algemeen bestuur	
De inzet vanuit de MRDH op innovatie is gericht op de maatschappelijke opgaven waar we voor staan, waarbij de gemeente aanvrager is van financiële ondersteuning voor projecten. Bij de uitvoering van deze projecten speelt InnovationQuater een belangrijke rol. Dat is terug te zien in de jaarafspraken die we maken en de gezamenlijke focus op versterking van het MKB door hulp bij automatisering en digitalisering. Overigens is InnovationQuarter een uitvoerende organisatie met de MRDH als één van haar aandeelhouders. Ook de Provincie Zuid-Holland is partner in het vernieuwen van de economie. De betrokken partners hebben ieder een eigen inbreng en die inzet is elkaar hierin optimaal te benutten. Voor wat betreft projecten m.b.t. toegepaste innovatie wordt die rol niet opgepakt door andere partners in de regio. Dat laat zien dat er een eigen inbreng is vanuit de Metropoolregio. Op verschillende thema's werken we nauw samen met de verschillende publieke partners in de regio. Hierin maken we goede afspraken of wie wat doet en stemmen we af zodat we complementair zijn aan elkaar.	
Naar ons inzicht ligt het primaat van het economisch programma MRDH bij regionale beleidsvorming en -coördinatie. Dit sluit ook aan bij de conclusies en aanbevelingen uit het recent verschenen onderzoeksrapport van de Rotterdamse rekenkamer naar het functioneren van het economisch programma van de MRDH. Projectfinanciering wordt (o.a. middels MKB-deals en innovatievouchers) ook door de provincie uitgevoerd. De maatschappelijke meerwaarde van financiële projectbijdragen vanuit de MRDH zijn blijkens het onderzoek lastig meetbaar gebleken en de afgelopen jaren is er sprake geweest van onderbesteding van daartoe bestemde middelen. Wij zien derhalve graag dat de projectbijdrageregeling herijkt wordt waarbij doelmatigheid, meetbaarheid en aansluiting bij hoofddoelstellingen, leidende principes zijn.	
Reactie algemeen bestuur	

In de voorliggende Strategische Agenda zijn scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht waardoor onze inzet doelmatiger is. We gaan ook scherper meten wat de effecten van de aanscherpingen van het beleid zijn geweest. Monitoring vindt plaats op de indicatoren die zijn opgenomen in de Strategische Agenda en via de begroting en jaarrekening. Daarnaast zal ook de Bijdrageregeling worden aangepast. Op deze wijze willen we toewerken naar maximering van de impact bij de uitvoering van ons economisch programma In 2022 is succesvol aandacht besteed aan de ongewenste onderbesteding en zijn de middelen uitgegeven aan de beoogde doelstellingen, tijdens de corona-periode is dat inderdaad moeilijker gebleken; de bijdrageregeling van Economisch Vestigingsklimaat vraagt zowel een aanvraag als cofinanciering, hetgeen onderbesteding een collectieve verantwoordelijkheid van alle gemeenten en MRDH maakt.

Met het oog op het gericht versterken van het economisch vestigingsklimaat onderschrijven wij de focus op de sectoren zorg, IT, energie, techniek, en de slimme maakindustrie. Dit geldt ook voor de aandacht voor campussen, startups, scale-ups en het MKB. Hoewel we de genoemde focus omarmen lijkt het ons niet onbelangrijk om ook oog te houden voor de vele duizenden zzp'ers die onze regio rijk is, en inmiddels samen zijn uitgegroeid tot een betekenisvolle pijler in de regionale economie.
Het innoveren en verduurzamen van de regionale economie vraagt tevens om intensieve samenwerking tussen onderwijs en ondernemers, - tussen sectoren, en een faciliterende rol vanuit de betrokken overheden. Uw inzet op dit vlak wordt door ons zeer gewaardeerd. Dezelfde erkenning hebben wij voor uw aandacht met betrekking tot het borgen van voldoende passende ruimte voor banen en bedrijvigheid. Deze opgave geldt nadrukkelijk voor de Haagse regio waar de ruimte schaars is, en de ruimteclaims veelzijdig. Het beschermen, verdichten en verduurzamen van werklocaties zien wij daarbij als belangrijke opgaven om de verschillende genoemde sectoren te kunnen faciliteren bij hun ontwikkeling en groei. Het ontsluiten en verbinden van deze economische clusters is vervolgens randvoorwaardelijk om tot optimale benutting van agglomeratiekracht te komen.

Reactie algemeen bestuur

We zijn blij dat de inzet op het vernieuwen van werklocaties en de stimulering van een toekomstbestendige economie wordt gewaardeerd. De schaarse ruimte in het Haagse deel van onze regio en de daarmee gemoeide opgaven wordt ook door ons herkend. Graag werken we de komende jaren samen met de gemeenten aan een aanpak om werklocaties beter te benutten.

Het opstellen van een bereikbaarheidsplan voor de Mall of the Netherlands wordt genoemd. Wij zijn blij dat het belang van een goede bereikbaarheid van deze regionaal-economisch locatie, die direct en indirect zorgt voor enkele duizenden banen, waaronder veel werkgelegenheid voor praktisch geschoolde inwoners uit de hele regio, wordt erkend.
Daarbij willen we in het kader van beter benutten van bestaande infrastructuur graag inzet op verkeersmanagement op de N14 als kans benoemen, om de pieken in de verkeersvraag naar the Mall op te vangen. Verder wijzen we erop om, behalve naar autobereikbaarheid, ook naar andere modaliteiten te kijken.
De investeringen op de Oude Lijn in het kader van de MIRT-verkenning kunnen bijvoorbeeld kansen bieden voor verbetering van de OV-bereikbaarheid van de Mall of the Netherlands. Verder kan de OV-ontsluiting van de Mall verbeterd worden door verhoging van de frequentie op lijn 19 en zien we kansen voor verbetering van de fietsbereikbaarheid door opwaardering van de fietsroute langs de N14, mogelijk ook als Metropolitane fietsroute. Inzet hierop dient een breder regionaal belang en is ook voor de gemeenten Zoetermeer, Den Haag en Wassenaar een belangrijke toevoeging op het fietsnetwerk.
Samen met u en de provincie Zuid-Holland verkennen we graag welke oplossingsrichtingen we kunnen realiseren om de bereikbaarheid op korte termijn te verbeteren en de congestie te verminderen.
Tevens lezen we binnen de opdracht 'versterking van het regionale Mobiliteitsnetwerk' het optimaliseren van de doorstroming op het bestaand wegennet, waarbij ook ingezet wordt op andere mobiliteitsoplossingen en gedragsverandering. Vanuit Leidschendam-Voorburg benadrukken wij het belang van een snelle aanleg van de ongelijkvloerse kruispunten op de N14. Vanuit de regio zou hiervoor blijvend aandacht moeten worden gevraagd bij het rijk.

Reactie algemeen bestuur

We herkennen dat de bereikbaarheid van de Mall een uitdaging is. Bij de oplossingsrichtingen geeft u terecht aan dat er verschillende oplossingsrichtingen zijn waarvoor verschillende partijen iets kunnen betekenen. Vanuit onze regionale blik kan de MRDH helpen met kennisdeling over succesvolle aanpakken. Voor de

uitvoering van maatregelen concreet op straat hebben we de krachten gebundeld in zuid Holland bereikbaar (ZHB). Verkeersmanagementmaatregelen zijn genomen en worden geautomatiseerd ingezet. De bedrijven worden middels mobiliteitsmanagement benaderd om gedrag van reizigers en bezoekers proberen aan te passen. We hebben met elkaar afgesproken dat de basisaanpak van ZHB gezamenlijk gefinancierd wordt. Extra inzet is mogelijk maar wordt gefinancierd door de betrokken gemeente.
Het uiteindelijke resultaat is afhankelijk van het gedrag van personeel en bezoekers en de acties die de bedrijven van de Mall zelf (gezamenlijk) nemen. Een andere vervoerwijze is daarbij een optie. Dat kan echter alleen als daar voldoende vraag naar is en het financieel mogelijk is. De HTM is 1 van de vervoerders die dit inzichtelijk kan maken. Wij zien dat financiële prikkels naast een goed aanbod van alternatieven erg effectief zijn. Voor aanpassingen van de infrastructuur kunt u daar waar het regionale knelpunten betreft of waar oplossingen passen binnen MRDH programma's gebruik maken van de subsidiemogelijkheden.

Vanuit Leidschendam-Voorburg zien we graag dat er meer wordt geïnvesteerd in het OV. We onderschrijven het belang van de opdracht: ‘herstel van het OV-systeem’ maken ons zorgen over de huidige crisis in het OV, waarbij het te lang aanhouden van tijdelijke maatregelen het herstel van het OV op de lange termijn in de weg kan zitten. Graag zouden we gekoppeld aan deze opdracht - *het opstellen van een visie om te komen tot een regionaal, toekomstgericht OV-systeem*- in de Strategische Agenda benoemd willen zien.

Reactie algemeen bestuur

In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema’s zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

Binnen de opdracht ‘actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren’ wordt het onderzoeken van mogelijkheden van OV in combinatie met last mile-oplossingen en deelmobiliteit genoemd. Wij zien daarbij een directe relatie met de gewenste verbetering van de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid, die voor wat betreft het OV momenteel suboptimaal is. Wij zien mogelijkheden om dit deel van Leidschendam beter aan te sluiten op de OV-knoop, station Leidschendam-Voorburg en zouden dat graag in samenwerking met de MRDH oppakken. Daarbij denken wij aan verbetering van de route voor langzaam verkeer (fiets) en het realiseren van een P+R met goede fietsparkeervoorzieningen en deelmobiliteit bij de toegang van de halte aan de zuidkant van de Vliet. Dit resulteert niet alleen in een betere OV-ontsluiting voor huidige inwoners van dit deel van Leidschendam, maar ook in een betere OV-bereikbaarheid van de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied (Overgoo), waarmee het een belangrijke bijdrage kan leveren in de mobiliteitstransitie. Daarnaast kijken we hier ook nog naar de mogelijkheid van maatwerkvervoer.

Reactie algemeen bestuur

We hebben een knooppuntenprogramma ketenmobiliteit. Als beheerders samen aan de slag willen met het verbeteren van de kwaliteit van een knoop, kan MRDH partijen bijeen brengen om te kijken of er startafspraken gemaakt kunnen worden. In de Strategische Agenda zijn 18 knooppunten opgenomen, maar zoals aangegeven zijn de opdrachten flexibel. Dus daar waar energie is of een opgave is, pakken we knooppunten op. Wat betreft Leidschendam-Zuid past dit in de gebiedsgerichte aanpak die we voorstaan. We zijn en blijven dan ook graag met de gemeente in gesprek over de ontwikkeling van de OV knoop station Leidschendam-Voorburg.

Binnen de opdracht ‘Investeren in Bereikbaarheid’ wordt de MIRT-verkenning CID-Binckhorst genoemd. De enorme verstedelijkingsopgave in dit gebied kan niet plaatsvinden zonder een pakket aan bereikbaarheidsoplossingen. Wij blijven daarbij echter het belang benadrukken van zorgvuldige inpassing van het HOV-tracé en de aanvullende maatregelen ter verbetering van de woon- en leefkwaliteit en bereikbaarheid van de bestaande wijken waar de HOV-verbinding doorheen komt. Daarbij vinden wij het van groot belang dat de verdere planuitwerking in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden plaatsvindt.

Reactie algemeen bestuur
Uw oproep nemen we ter harte. Zorgvuldige inpassing van het HOV-tracé en de maatregelen voor verbetering van de woon- en leefkwaliteit en bereikbaarheid is een kwestie van goed en intensief samenwerken van gemeenten en de MRDH. Laten we elkaar daar, ieder vanuit de eigen rol, in versterken.
Gerelateerd aan de MIRT-verkenning CID-Binckhorst brengen we middels deze zienswijze nogmaals de wens van het ondergronds brengen van de bestaande en toekomstige verkeersstromen ter hoogte van de CID-Binckhorst ontwikkeling (A12 en het spoor), onder uw aandacht. Hierop is binnen Leidschendam-Voorburg een motie aangenomen. Met de Huygenscorridor wordt de barrière beslecht, die het gebied op dit moment doorsnijdt maar ontstaat bovendien een centraal gelegen ontwikkelgebied binnen de Haagse agglomeratie, waar in de toekomst op een prettige manier geleefd, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Dit is behalve van lokaal ook van regionaal belang, vanwege de verstedelijkingsmogelijkheden die hiermee worden geboden. Wij willen hiervoor graag samen met de buurgemeenten, de MRDH en het rijk een visie voor de lange termijn ontwikkelen.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH is zich bewust van de bestuurlijke wens in Leidschendam-Voorburg. De partijen in de verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst, waaronder de MRDH, concludeerden in het bestuurlijk overleg van 17 maart 2023 gezamenlijk dat het voorkeursalternatief 1T aan deze wens voldoet. Een keuze voor het tracé 1T van de HOV-tramverbinding over de Binckhorst richting station Voorburg maakt de (eventuele) komst van de Huygenstunnel niet onmogelijk. Een initiatief om te komen tot een ruimtelijke visie ligt bij de gemeente Leidschendam-Voorburg, vanuit onze rollen en verantwoordelijkheden denken we daarbij uiteraard graag mee.
Tenslotte laten we u weten dat we verheugd zijn te constateren dat de MRDH zich, in navolging van onze eerder ingebrachte oproep tot focus, primair op haar oorspronkelijke twee kerntaken richt. De keuze om te stoppen met vrijetijdseconomie en om bij het belangrijke onderwerp groenblauw nadere samenwerking met de provincie en recreatieschappen – die verantwoordelijk zijn voor investeringen in- en beheer van het groen – op te zoeken, respecteren wij. Samengevat zien we in deze nieuwe strategische koers een solide fundament voor de toekomst van de MRDH en we kijken ernaar uit om de komende jaren de regio gezamenlijk nog steviger neer te zetten.
Reactie algemeen bestuur
Fijn te lezen dat u de voorliggende Strategische Agenda als een solide basis onder de regionale samenwerking beschouwt. Samen met de twintig andere aangesloten gemeenten gaan we het de komende jaren beter maken voor de mensen die hier wonen, werken en recreëren.

Maassluis
Wij hebben waardering voor de wijze waarop de concept Strategische Agenda tot stand is gekomen. U heeft volop gelegenheid geboden aan de verschillende betrokken partijen om mee te denken over de inhoud. Wij kunnen dan ook in grote lijnen instemmen met de concept Strategische Agenda
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Terecht geeft de Strategische Agenda blijk van de grote maatschappelijke opgaven waar we mee te maken hebben. Fluctueren de prijzen waardoor de urgentie van de energietransitie en verduurzaming, niet alleen van de industrie, maar ook van woningen en vervoer, flink is toegenomen. Een derde van de landelijke CO2-uitstoot komt uit onze regio. Het is dus noodzakelijk om onze maatschappij ‘groen’ in te richten en emissies zoals CO2, stikstof en fijnstof te reduceren. Door de coronacrisis zijn flinke verliezen geleden op openbaar vervoer en daarnaast is er in bijna alle sectoren een tekort aan personeel. Metropoolregio (Zuid-Holland) scoort laag op ‘brede welvaart’, daarom vinden wij het goed dat ingezet wordt op voldoende aanwezigheid van OV. Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en economische toplocaties, maar ook goede bereikbaarheid van steeds meer locaties met de fiets, zijn wat ons betreft randvoorwaarden voor het bevorderen van ‘brede welvaart’ in onze regio. Vertalen van deze ontwikkelingen en constateringen naar de Metropoolregio betekent: alleen bouwen met een vervoersplan. Ook klimaatvriendelijke en duurzame mobiliteit zijn vaststaande uitgangspunten. We verwachten dan ook dat de MRDH deze punten zal faciliteren.
Reactie algemeen bestuur
We herkennen uw opmerking dat er een samenhang moet zijn tussen bouwplannen en de wijze waarop de bereikbaarheid is gewaarborgd. Daarom is in de Strategische Agenda opgenomen dat de MRDH bij de verstedelijkingsplannen een bijdrage levert door gevraagd en ongevraagd te adviseren over de beste oplossingen voor mobiliteit, bereikbaarheid en werklocaties. De door u genoemde punten zijn onderdeel van deze advisering.
We steunen dat dit als eerste opdracht wordt geformuleerd en willen benadrukken dat naast het bevorderen van ‘brede welvaart’ door steeds rekening te houden met voldoende bereikbaarheid voor iedereen, ook het bevorderen van fysieke en mentale gezondheid door goede bereikbaarheid van de recreatiegebieden, voor iedereen gegarandeerd wordt. Helaas is vrijetijdseconomie als specifiek aandachtsgebied voor de MRDH verlaten. We gaan ervanuit dat voor zover de MRDH hier geen actieve rol voor zichzelf meer in ziet u zich inspant dat de provincie dit met veel verve zal gaan oppakken. Voor de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden maar ook voor de bereikbaarheid van de recreatiegebieden zijn ook goed werkende veerdiensten cruciaal. Dat is momenteel een groot punt van zorg.
Reactie algemeen bestuur
Als Metropoolregio onderschrijven we het belang van recreatiegebieden voor leefbaarheid en het vestigingsklimaat. Daarom gaan we de komende jaren extra inzetten op de bereikbaarheid van en naar recreatiegebieden met openbaar vervoer of fiets. Dit moeten we per gebied, in gezamenlijkheid gaan verkennen. Ten aanzien van de veerdiensten merken we op dat deze primair onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland vallen, we brengen uw zorg bij hen onder de aandacht.
Wij onderschrijven het belang van het richten van aandacht op creëren van toekomstbestendige banen en daarmee ook toekomstbestendig onderwijs. We kunnen ons vinden in de aandacht die uitgaat naar aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt. We zien dat met ook het MBO is meegenomen in deze opdracht wat goed aansluit bij het gemiddelde opleidingsniveau van inwoners uit Maassluis. LLO en de campus-achtige ontwikkelingen zijn in de toekomst ook interessant voor ontwikkelingen die we op dit moment in Maasluis realiseren zoals een Living Lab Maassluis en diverse activiteiten onder het Maritiem Erfgoed programma. Wij zien daarnaast nog kansen voor de MRDH om samen met de gemeenten actief toonaangevende bedrijven te benaderen die mogelijk een rol kunnen spelen binnen de doelstellingen van de MRDH. Het is belangrijk dat de slag met het bedrijfsleven nog beter wordt gemaakt zodat de aandacht niet te veel blijft hangen in overheidsorganisaties, adviesbureaus en brancheorganisaties.
Reactie algemeen bestuur

Met u zijn we het eens dat we ons moeten blijven inzetten voor alle (toekomstige) arbeidskrachten. En dat gaan we gerichter doen voor mensen op MBO niveau. Want zeker ook praktisch geschoolden dragen bij aan de grote transities die gaande zijn. Living Lab Maassluis en het Maritiem Erfgoedprogramma zijn inspirerende voorbeelden van de manier waarop we in de metropoolregio werken aan versterking van de opleidingsmogelijkheden. U dringt erop aan om het bedrijfsleven hier nog meer bij te gaan betrekken. Wat ons betreft een goede suggestie die we graag nader met u uit gaan werken.
Ten aanzien van het MKB wil de MRDH helpen de dienstverlening aan het MKB te verbeteren. We haken graag aan bij initiatieven die ons MKB kunnen helpen. Het "digital platform" is hier een kansrijk voorbeeld van.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het MKB te verbeteren. Hoe dat zo effectief mogelijk kan is nog een puzzel, die wij graag met o.a. de expertise van de gemeenten, willen gaan leggen. Hierbij geldt dat onze inzet moet bijdragen aan datgene wat in de regio al is en wordt georganiseerd. Door bij te dragen aan de dienstverlening van gemeenten aan het MKB kunnen we steeds gericht inzetten op dat wat nodig is.
We vinden het belangrijk dat blijvend ingezet wordt op actieve en collectieve vormen van mobiliteit. Om voldoende gebruik hiervan te realiseren adviseren wij zorg te dragen voor voldoende frequentie en nabijheid van OV en deelmobiliteit en toegankelijkheid regionale comfortabele fietsroutes. Wij hopen dat de uitvoering van deze opdracht ons voldoende gaat steunen in onze eigen opgave om duurzame mobiliteit te bevorderen.
Reactie algemeen bestuur
Wij delen uw opvatting dat dit van belang is. Daarom hebben we aan deze onderwerpen aandacht besteed in onze Strategische Agenda. Graag gaan wij met u het gesprek aan om dit onderwerp verder uit te diepen en te concretiseren. In nauwe samenspraak met betrokken gemeenten wordt onderzocht of een regionale visie ketenmobiliteit kan worden opgesteld. Ook wordt toegewerkt naar een gedeeld beeld over deelmobiliteit en de rol van de MRDH daarin. En werken we samen met het Rijk en andere regionale partners aan een adaptieve ontwikkelstrategie voor fiets- en autonetwerk. Vervolgens gaat de MRDH in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.
Wij zijn verheugd te zien dat de woonwerk-akkoorden integraal zijn meegenomen in de geactualiseerde regionale bedrijventerreinen visie. Dit helpt ons om de werklocaties te behouden en te intensiveren. Desalniettemin blijft ook opdracht 4 voor ons een omvangrijk programma en blijft het voor ons als kleinere gemeente soms lastig aangehaakt te blijven. We zien dat regionale initiatieven kansen kunnen bieden en gezien de bepekte uitvoerings- en ontwikkelcapaciteit die we zelf hebben vinden we het ook noodzakelijk en wenselijk daarbij aan te sluiten.
Reactie algemeen bestuur
Het vernieuwen van werklocaties is een belangrijk thema, voor elke gemeente. Mocht uitvoeringscapaciteit een rol spelen dan wijzen we op de ontwikkelingen van de flexpool. Een nieuwe werkwijze die we in de Strategische Agenda hebben opgenomen. De flexpool is er op gericht om alle gemeenten een kans te bieden in het uitvoeren van de opdrachten. We gaan graag met u in gesprek om te bezien welke mogelijkheden de flexpool voor u zou kunnen bieden.
Het voorzien van een robuust, betrouwbaar en samenhangend mobiliteit-netwerk zien we als de kerntaak van de MRDH en daarom zeer belangrijk dat HOV-verbindingen niet alleen behouden blijven maar ook zoveel mogelijk gestimuleerd worden. Voor ons is de studie naar de HOV-route Den Haag- Naaldwijk-Maassluis zeer belangrijk. Aangezien realiseren van HOV-verbindingen tijdrovend en zeer duur zijn achten wij het niet wenselijk voorbereiding van dit traject langer uit te stellen. Voor onze inwoners is dit een zeer belangrijk alternatief om uit de auto te komen en in de regio wonen en werken te combineren.

Reactie algemeen bestuur
De MRDH ziet dat er behoefte is om het OV tussen Den Haag, Westland en de Hoekse Lijn te versterken en zien hier inderdaad kansen om de mobiliteitstransitie verder vorm te geven. Daarom werken we mee aan een verdiepende HOV-verkenning naar een BRT-verbinding. Afhankelijk van de uitkomsten van die verkenning, bepalen MRDH en gemeenten wat de vervolgstappen zijn. Daarnaast gaat de MRDH in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.
Wij missen een visie op nachtelijk OV, wat een toegevoegde waarde heeft voor Maassluis inwoners met een onregelmatige baan in Rotterdam en jongeren die genieten van het uitgaansleven in zowel Rotterdam als Maassluis. Uitgaanspubliek kan niet meer rekenen op de BOB- bus en is tientallen euro's kwijt aan vervoerskosten om van Rotterdam naar Maassluis (of terug) te komen. Naar onze mening zou een metropoolregio met ruim 2,5 miljoen inwoners per definitie nachtelijk OV moeten hebben. Wij zijn net als onze buurgemeente Vlaardingen voorstander om de mogelijkheden en effecten te onderzoeken voor een nachtmetro op de Hoekse Lijn (in met name het weekend) waarbij, mede met het oog op het aspect sociale veiligheid, behoud van de BOB-bus wordt meegenomen omdat deze op meerdere plekken in de stad halteert.
Reactie algemeen bestuur
Corona heeft ons tot grote financiële uitdagingen gesteld in het openbaar vervoer en gezamenlijk hebben we keuzes moeten maken. Dit heeft geleid tot het tijdelijk schrappen van OV lijnen en haltes waaronder ook de BOB-bus. Zodra het (financieel en personeel) weer mogelijk is kijken we in de bestuurscommissie Va, waar ook Maassluis een stem heeft, naar de mogelijkheden om het nachtelijk OV weer in te voeren.
Ook willen we het belang van comfortabele lokale en regionale fietsroutes benadrukken. Het recent vastgestelde basisnetwerk fiets is in nauwe samenwerking met de gemeenten geactualiseerd. Deze routes worden bij voorkeur in samenwerking met de lokaal deskundige gemeenten ontwikkeld en vormgegeven.
Reactie algemeen bestuur
Versterking van regionale fietsroutes is een prioriteit die de 21 gemeenten van de Metropoolregio eerder met elkaar overeenkwamen. Lokaal en regionale afstemming en inzet is -zoals u ook aangeeft- van belang.
Zoals al eerder aangehaald blijft goede toegang tot het OV en voldoende frequentie van dienstregelingen van belang om toename van het aantal inwoners en de mobiliteit van inwoners binnen de regio te garanderen. In de waterwegregio is het voor het bevorderen van 'brede welvaart' extra belangrijk goede toegankelijkheid voor onderwijs en werk in de regio te realiseren.
Reactie algemeen bestuur
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van 'brede welvaart' gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van 'brede welvaart' tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt 'brede welvaart' op tafel. We maken de verbinding tussen het thema 'brede welvaart' en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.
We zien dat de MRDH steeds transparanter en communicatiever opereert. Desondanks willen we aandacht blijven vragen voor de beperkte capaciteit die wij als middelgrote gemeente beschikbaar hebben om aan te kunnen sluiten en goed mee te kunnen doen in de mogelijkheden die de MRDH biedt. We zien dat de MRDH door middel van het opzetten van een flexpool hierop anticipeert in die zin dat daarmee uitvoeringskracht wordt gerealiseerd. Graag zouden wij gebruik

maken van deze flexpool. Als er daarnaast extra aandacht kan zijn voor compacter informatie verstrekken ten behoeve van de diverse overleggen, gaan wij ervan uit dat de baten die de MRDH kan brengen, boven de kosten uit stijgen.
Reactie algemeen bestuur
De flexpool is er inderdaad op gericht om de realisatiekracht te vergroten. We gaan graag met u in gesprek over hoe uw gemeente gebruik zou kunnen maken van deze flexpool. Daarnaast nemen we de oproep ter harte om efficiënt om te gaan met het plannen van overleggen zonder dat dit ten koste gaat van transparantie en communicatie.

Midden-Delfland	
Om de effectiviteit van de beperkte middelen te vergroten is gekozen voor een sterkere focus op de kerntaken. De gemeenteraad onderschrijft dit uitgangspunt om een maximaal resultaat te bereiken, dat daarmee ook het meest effectief is voor onze bedrijven, inwoners en gebruikers van het landschap. Risico van deze benadering is dat de integrale benadering van de maatschappelijke opgaven verloren gaat. In het voorwoord geeft u dit spanningsveld al aan 'Wij zetten in op ‘brede welvaart’ voor alle huidige en toekomstige inwoners. Wij doen dit door de bereikbaarheid verder te verbeteren en de economie te vernieuwen.' Binnen de focus op de kerntaken blijft een integrale benadering van de maatschappelijke opgaven noodzakelijk. Voorstel is om vanuit de zes opdrachten in beeld te brengen op welke wijze die bij kunnen dragen aan de ‘brede welvaart’. Aanbevelingen vanuit een dergelijk onderzoek versterken de projecten die verbonden zijn aan de zes opgaven. Tegelijkertijd is het advies om in de 'agendapost' bij voorstellen aan de bestuurlijke gremia het onderwerp ''brede welvaart'' toe te voegen. Doel hiervan is een blijvende aandacht voor de integrale benadering bij de advisering en bestuurlijke afweging bij de besluitvorming.	
Reactie algemeen bestuur	
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda. Fijn dat u meedenkt met een andere invulling van de agendaposten Die betrekken we bij onze blijvende inzet om de agendaposten te verbeteren, waarbij we vooralsnog niet voornemens zijn om hele specifieke thema’s toe te voegen aan de agendaposten.	
Amendement werken, groen en wonen in balans De gemeenteraad onderschrijft de strekking en intentie van dit amendement. Beide kerntaken zijn beleidsmatig niet los te benaderen van de maatschappelijke vraagstukken op wonen en de groenblauwe leefomgeving; voor ons specifiek het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland met belangrijke stedelijke functies in het hart van de metropool. Wij beschouwen het amendement als een appèl op het optimaal benutten van de netwerkfunctie van de MRDH en niet als een aanzet tot wijziging van het takenpakket. In die situatie ontstaat het risico op een discussie over government en taken. Een dergelijke discussie verzwakt de regionale samenwerking. De netwerkfunctie richt zich dan in het bijzonder op de samenwerking met de provincie Zuid-Holland. Concreet houdt dit in te werken vanuit een integrale ruimtelijke benadering bij de Groeiagenda Zuid- Holland, het MIRT (meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport), MoVe (mobiliteit en verstedelijking) en de afspraken tussen provincie en Rijk over de ruimtelijke inpassing van opgaven op het gebied wonen, bereikbaarheid, energie, economie, landbouw en natuur.	
Reactie algemeen bestuur	
We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een groenblauwe leefomgeving. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken.	

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’:
Faciliteren van bestuurlijke tafels
De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.

De gemeenteraad constateert naar tevredenheid de erkenning van het nut en belang van de groene landschappen. Tegelijkertijd is vanuit de kerntaken van de MRDH het risico op aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten van het landschap. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda vragen wij aandacht voor dit risico. Het landschap is kwetsbaar en het in stand houden van het huidige minimale kwaliteitsniveau is feitelijk al niet mogelijk door het ontbreken van voldoende middelen voor onderhoud en beheer. Tot op heden kan een deel van deze kosten nog worden opgevangen worden uit de compensatiemiddelen IODS (doortrekken A4, integrale ontwikkeling Delft-Schiedam). Deze middelen zijn eindig, waardoor binnen afzienbare tijd een verdere verschraling van het onderhoud dreigt. Bij absoluut onvermijdelijke ruimtelijke ingrepen in het landschap dient dan ook aandacht voor structurele vergoeding en compensatie van de ruimtelijke kwaliteit geboden te worden. Concreet voorbeeld hiervan is de spoorverbreding Oude Lijn, traject Delft-Schiedam.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH erkent dat de landschappelijke inpassing belangrijk is bij infrastructurele projecten. Vanuit de rol van de MRDH als mede-opdrachtgever en vertegenwoordiging van haar gemeenten vragen we aandacht voor de impact op het landschap door dergelijke infrastructurele projecten en het mitigeren van die effecten.

Het aansluiten op de Europese en nationale doelstellingen voor de C02-uitstoot ondersteunt Midden- Delfland. Het loslaten van een eigen regionale doelstelling zorg voor meer focus en slagkracht door het vervallen van een eigen controle- en verantwoordingssystematiek. Tegelijkertijd is een hoog ambitieniveau noodzakelijk vanuit de maatschappelijke urgentie om de stikstofuitstoot te verlagen. De MRDH kan aan deze ambitie bijdragen met een OV-netwerk dat aansluit op de behoeften van inwoners en het stimuleren van het fietsverkeer. Vanuit het vergroten van de ‘brede welvaart’ adviseren wij uit te gaan van duurzame en gezonde mobiliteit. Het gaat hier om de negatieve effecten van luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Tegelijkertijd gaat het ook over positieve gezondheid door mensen te stimuleren meer gebruik te maken van de fiets en lopen in combinatie met het OV. Tegelijkertijd dient de automobiliteit gericht te zijn op verlaging van het aantal kilometers en het vergroten van de verkeersveiligheid. Bij vermindering van het autoverkeer is het naar de mening van Midden-Delfland gewenst de huidige plannen voor de verbreding van de A4 af te wijzen en het budget tegelijkertijd te gebruiken voor een duurzame voor van mobiliteit.

Reactie algemeen bestuur

We herkennen de klimaatopgave en de opgave om CO_2 uitstoot te verminderen in het verkeer en met elkaar vanuit verschillende rollen te werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem. De afspraken voor versterking van de A4 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst waar we ons als Metropoolregio aan hebben gecommitteerd. Dat neemt niet weg dat we vanuit de ambities die we met elkaar hebben op het gebied van duurzaamheid, verkeersveiligheid en maatschappelijke ontwikkelingen het gesprek daarover blijven voeren. Binnen het project A4 werken we vanuit de kaders van de bestuursovereenkomst en blijven we aandacht vragen voor een duurzaam mobiliteitssysteem.

Duurzaam is naar onze mening het zoveel mogelijk in stand houden van het huidige OV-systeem, zoals opgenomen in opdracht 6. Voor Midden-Delfland houdt dit vanuit de ‘brede welvaart’ in, het minimaal in stand houden van de halfuursdienst van lijn 33, gecombineerd aan de bereikbaarheid van het groenblauwe Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. Hierbij hoort ook het stimuleren van fietsverkeer. Onderscheid tussen utilitaire en recreatieve fietsroutes is door de beperkte aanwezigheid van groenblauwe gebieden nauwelijks aanwezig. Het realiseren van ontbrekende schakels in de netwerken en verbeteren van bestaande routes dragen direct bij aan het verminderen van het autogebruik en recreatieve functies. Bij het realiseren van deze plannen vragen wij wel aandacht voor de structurele kosten van beheer en onderhoud.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH maakt fietsbeleid, stelt het basisnetwerk vast, werkt aan de Metropolitane fietsroutes en subsidieert onderdelen van dit netwerk en deze fietsroutes waarmee resultaat op straat wordt gerealiseerd. Het beheer en onderhoud is echter geen taak van de MRDH en we zien hierin dan ook geen rol voor de Metropoolregio.
Eerder is door de bestuurscommissie van MRDH besloten om de halfuur dienst van lijn 33 in Midden-Delfland in stand te houden. Dit besluit staat niet ter discussie.

Nissewaard
In het afgelopen jaar is er in gezamenlijkheid gewerkt aan het opstellen van deze Strategische Agenda. We waarderen het prettige en constructieve proces van de totstandkoming, zoals de regionale bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden en de mogelijkheid die aan raadsleden is geboden om input te geven. Het heeft geleid tot een concept-Strategische Agenda. Onze complimenten daarvoor.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
De Strategische Agenda formuleert de koers voor de komende vier jaar door te werken aan vier regionale opgaven; groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van de regio. Wij zien het werken aan deze opgaven als een belangrijke bijdrage om de welvaart en daarmee aan het welzijn van haar inwoners te verbeteren. Wij zijn dan ook verheugd dat de MRDH in het voorjaar van 2023 met een voorstel komt hoe ‘brede welvaart’ te betrekken bij de keuzes die gemaakt gaan worden bij mobiliteit en economisch vestigingsklimaat.
Reactie algemeen bestuur
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.
Nissewaard ziet zich met Spijkenisse als New Town en haar groene achterland als een belangrijke schakel in het verbinden van stad en land. Zij vormt samen met Voorne aan Zee een prachtige groen blauwe aanvulling op het nabij gelegen hoogstedelijk gebied. New Towns zijn ooit ontwikkeld als het klassieke ideaal van 'suburbia': 'Wonen bij de stad, in het landschap'. Het was een vestigingsmilieu met ruimte, groen en veelal grondgebonden woningen. Deze gebieden voorzagen bovendien in bereikbaar werk voor een groot deel van de bevolking. Dat ideaal is nog te vinden, maar de oorspronkelijke vitaliteit en leefbaarheid staat steeds meer onder druk. De gevolgen zien we momenteel terug in de teruglopende leefbaarheidsbarometer van steden als Spijkenisse en andere New Towns. Om een belangrijke rol in de welvaart, groei, weerbaarheid en leefbaarheid van onze regio te kunnen blijven vervullen, zijn een goede bereikbaarheid, zowel met OV als auto, en voldoende mogelijkheden om te leren en te kunnen werken van essentieel belang.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor de reflectie op de positie van Nissewaard als New Town. Uw gemeente voelt zich verbonden met het groengebied waar het door omgeven is en Voorne aan Zee. Tegelijkertijd benoemt u een aantal herkenbare opgaven die zorgen voor druk in uw gemeente. Met u gaan we graag nader in gesprek over hoe we de kwaliteiten en opgaven in uw gemeente verder kunnen oppakken, waarbij we graag een verbinding leggen met de andere New Towns in onze regio.
We willen met elkaar investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei naar bijna drie miljoen inwoners in 2040 in de regio te faciliteren. Om deze groei op duurzame wijze te faciliteren, zal de komende jaren verder worden gewerkt aan de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkings- locaties, het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behouden van de leefbaarheid en open ruimte. Er wordt ingezet op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit zoals, lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en minder autogebruik, het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk en het herstel van het OV- gebruik door de coronacrisis. Aangezien de gemeente Nissewaard tussen Rotterdam en Antwerpen ligt,

pleiten wij voor het realiseren van een A4-zuid (met een afslag Spijkenisse). Deze verbinding kan op de langere termijn structurele verbetering bieden in de regionale bereikbaarheid, en ook het potentieel van de zuidelijke Randstad verder versterken.
Reactie algemeen bestuur
De afgelopen jaren is meermaals onderzoek geweest naar verbeteringen van de regionale bereikbaarheid van Nissewaard, Voorne Putten en de Rotterdamse Haven. MRDH heeft een belangrijke rol gespeeld in deze onderzoeken, waar ook de gemeente nadrukkelijk bij betrokken is geweest. In deze onderzoeken is ook aandacht voor de (on-)mogelijkheden met betrekking tot de A4-zuid. Uit de onderzoeken is gebleken dat de effecten minimaal zijn en de kosten hoog waardoor deze investeringen niet opwegen tegen het resultaat. Ook binnen de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam is dit onlangs herbevestigd. Daarom zien wij nu geen aanleiding om, vanuit de beperkte rollen, verantwoordelijkheden en capaciteit die wij hebben, hier extra inzet op te plegen. Gezamenlijk blijven we uiteraard in de toekomst werken aan verdere versterking van de bereikbaarheid zoals ook de afgelopen jaren is gedaan en blijven doen in het bus-en metrostation (17 mln.) en een robuust maatregelpakket Voorne Putten en Haven Rotterdam bestaande uit 14 (OV, fiets en auto) maatregelen met een bedrag van € 115 mln. voor de (middel)lange termijn
We zien de upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum en de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam als noodzakelijke stappen om van dit deel van de regio optimaal gebruik te kunnen blijven maken. We vragen de MRDH om zich ook de komende jaren met ons te blijven in zetten om de bereikbaarheid van onze stad, onze werklocaties en onze natuur- en recreatiegebieden op ons eiland te verbeteren. We zien dan ook kansen om met elkaar te onderzoeken hoe de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden op Voorne Putten kan worden verbeterd.
Reactie algemeen bestuur
De afgelopen jaren hebben we elkaar gevonden in de ambities om Nissewaard te versterken als een belangrijk knooppunt van mobiliteit in dit gedeelte van de regio. U benoemt terecht de successen die we gezamenlijk hebben geboekt en de resultaten die dat zal opleveren voor huidige en toekomstige inwoners. En natuurlijk gaan we daarmee door, we betrekken u graag bij het onderzoek hoe we de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden kunnen versterken.
Voor Nissewaard (stedelijk woon- en werkgebied) is kwalitatief goed openbaar vervoer van het grootste belang. De Strategische Agenda heeft als koers om voor de stedelijke woon- en werkgebieden het OV te versterken op de hoofdassen. In de andere richtingen wordt gekeken naar alternatieve mobiliteit. Wanneer dit tot een verschraling kan leiden van de lokale OV-ontsluiting van woonwijken dan vragen we ons af of we hier de juiste keuzes maken. Juist een goede ontsluiting van woonwijken door het OV biedt in een stedelijk woon- en werkgebied grote kansen om het autogebruik te verminderen. Wij pleiten dan ook voor een efficiënt metronet met een goede aansluiting op de RandstadRail, mede om de verdiencapaciteit te vergroten. Een directe metrolijn tussen Den Haag en Spijkenisse kan hieraan bijdragen. Mede in het kader van de verduurzaming is het van belang dat onze inwoners niet alleen voor de grotere afstanden gebruik kunnen maken van efficiënt OV, maar dat het openbaar vervoer als een vorm van basismobiliteit beschikbaar blijft. Dit betekent ook dat de frequentie van het aantal metro's richting Nissewaard op peil moet blijven en niet dat de frequentie na Hoogvliet afneemt.
Reactie algemeen bestuur
Uw reactie is een pleidooi voor kwalitatief goed en efficiënt openbaar vervoer. Dat is precies wat we als Metropoolregio, waar u onderdeel van bent, als inzet hebben benoemd. Daarbij willen we ook adresseren dat Spijkenisse nu al is verbonden met Den Haag via de Randstadrail of via de metro. De MRDH heeft daarnaast ongeveer 500 miljoen euro extra bijgedragen om het OV tijdens de coronajaren in stand te houden. Dat is gebeurd door een mix van compensatiemaatregelen en stimuleringsmaatregelen om het OV toekomstvast te maken. Dankzij de extra financiële inzet van de MRDH en ondersteuning van het Rijk hebben we de afgelopen jaren grote negatieve impact zoveel als mogelijk weten af te wenden. Daarnaast gaat de MRDH in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

Nissewaard kent een zeer hoge uitgaande pendel door relatief weinig eigen werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen en op het eiland Voorne-Putten. Van oudsher is goede bereikbaarheid een cruciale voorwaarde voor het vestigen van bedrijven. Door te investeren in goede bereikbaarheid en daarmee aantrekkelijker te worden als vestigingsplaats voor bedrijven kan het mes aan twee kanten snijden. Graag onderzoeken we met de MRDH hiertoe andere mogelijkheden.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam heeft dit thema een plek. Uw oproep ondersteunt de ingeslagen weg binnen de gebiedsuitwerking en moedigt aan om hiermee door te gaan.
In de komende jaren staat er veel noodzakelijk onderhoud van wegen, bruggen en tunnels in en buiten de regio gepland. Maar dit betekent, zoals in de Strategische Agenda wordt gesteld, dat er ook forse hinder is als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. In 2023 zal de renovatie van de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel tot meer hinder op de alternatieve routes leiden. Dit geldt ook voor de daarna geplande renovatie van de Spijkenissebrug en de Hartelbrug in Nissewaard. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken is tijdige en heldere communicatie vanuit Zuid Holland Bereikbaar en Rijkswaterstaat, aangevuld vanuit de regio, van groot belang wat betreft de werkzaamheden, aanvoerroutes en alternatieve reismogelijkheden.
Reactie algemeen bestuur
Uw pleidooi voor blijvende heldere communicatie over de geplande renovatie van de Spijkenissebrug en de Hartelbrug in Nissewaard is helder en terecht. Als één van de initiatiefnemers en moederorganisaties van Zuid-Holland Bereikbaar brengen we uw oproep daar proactief onder de aandacht en benadrukken we het belang van mitigerende maatregelen, zodat voor iedereen tijdig duidelijk is hoe gedurende periodes van grote hinder de gemeente en haar omgeving toch bereikbaar blijft. Daarnaast gaan we u regelmatig informeren over de inzet en resultaten van Zuid-Holland Bereikbaar.
Er zijn momenteel veel bedrijven en sectoren die geen geschikte arbeidskrachten kunnen vinden. De MRDH wil zich gaan richten op een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt bij de IT-, energie-, techniek-, greenport-, zorgen High Tech Systems Materials-sector en het haven industrieel complex. Dit zien wij als een goede ontwikkeling. Ook in onze gemeente neemt de (potentiële) beroepsbevolking af door vergrijzing en ontgroening. Daarnaast maakt de transitie in de haven dat er andere type werknemers gevraagd wordt, dan nu het geval is. Vraag en aanbod sluiten minder goed op elkaar aan. Inzet op Leven Lang Ontwikkelen (LLO) en campussen om arbeidskrachten te binden en te blijven boeien is voor ons van wezenlijk belang om als gemeente en als New Town vitaal te blijven en een bijdrage te kunnen leveren aan een krachtige regio. We zien in de Strategische Agenda dat zowel de campussen als LLO zich concentreren in de hoogstedelijke gebieden. We vragen ons af hoe we er met elkaar voor kunnen zorgen dat er een evenwichtigere spreiding over de hele regio ontstaat, zodat ook inwoners en ondernemers van Voorne-Putten en zuidelijkere gebieden daarvan profiteren.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor de waardering van onze focus op een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt bij de IT-, energie-, techniek-, greenport-, zorgen High Tech Systems Materials-sector en het haven industrieel complex. We ondersteunen vanuit het campusprogramma inmiddels de Green Technology campus in Voorne aan Zee (voorheen Brielle) en denken graag mee in campus- en LLO voorstellen vanuit Nissewaard en het vertalen van idee naar initiatief waardoor we tot realisatie kunnen komen, zodat ook inwoners en ondernemers van Voorne-Putten en zuidelijkere gebieden daarvan kunnen profiteren. Daarbij vinden we het belangrijk om aan te sluiten bij goede initiatieven met regionale meerwaarde en energie, de MRDH voert geen actief spreidingsbeleid voor campussen.
Het economische en maatschappelijk belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. We willen als regio extra inzetten op het optimaal en beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken, groenblauwe recreatie en wonen. Dit vraagt ook om een balans in aandacht voor het thema bereikbaarheid in zowel hoogstedelijk, stedelijk woon- en werkgebied als ruimtelijk wonen en recreëren als het economisch vestigingsklimaat. In de afgelopen maanden is er uitgebreid gesproken over de groenblauwe leefomgeving en de rol van de MRDH hierin. We stellen het op prijs dat het amendement werken, groen en wonen in balans is aangenomen. We hadden graag gezien dat het onderwerp groenblauw nog wat steviger was verankerd in de Strategische Agenda, maar

we zijn blij dat het wel nadrukkelijker een positie heeft gekregen. Wij kijken uit naar de wijze waarop de MRDH invulling geeft aan haar agenderende rol rondom dit onderwerp.
Reactie algemeen bestuur
We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een groenblauwe leefomgeving. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken. Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’: Faciliteren van bestuurlijke tafels De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.
De MRDH werkt samen met veel verschillende stakeholders om tot resultaat te komen op het gebied van bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat. Door krachten op de thema's Duurzaamheid, Agrifood, Landschap & Toerisme en Onderwijs & Arbeidsmarkt te bundelen werken de eilanden Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Voorne-Putten inmiddels enkele jaren succesvol samen in de Zuid-Hollandse Delta. Dat doen we voor 300.000 inwoners. Wij kijken uit naar een nauwere samenwerking tussen de MRDH en de Zuid-Hollandse Delta om tot nog meer resultaat te komen.
Reactie algemeen bestuur
Vanuit de MRDH werken we met veel samenwerkingsverbanden en omliggende regio's samen. We zien uit naar nauwere samenwerking met de Zuid-Hollandse Delta om ieder vanuit zijn eigen rollen en verantwoordelijkheden te verkennen hoe we elkaar kunnen versterken. We zullen daartoe de komende tijd gesprekken voeren met omliggende regio’s en andere samenwerkingsverbanden.
De MRDH heeft in de afgelopen periode de regionale verbindende platforms die in brede zin ingaan op het thema energie in de vorm van uitwisseling en deling van kennis en informatie gefaciliteerd. Dit heeft geresulteerd in een zeer succesvolle samenwerking en een voorbeeld voor de rest van het land. Energie is niet opgenomen als focuspunt binnen de Strategische Agenda, maar is een cruciale randvoorwaarde voor economische ontwikkeling in de regio. We zien er meerwaarde in dat de MRDH ook de komende jaren deze platforms blijft faciliteren. De MRDH-werkorganisatie is niet voor niets in eerste instantie als logische plaats gevonden die met relatief beperkte inzet dit mogelijk maakt. We stellen het op prijs dat het AB heeft aangegeven het Bestuurlijk netwerk te blijven faciliteren totdat er in de zomer van 2023 een gedragen voorstel aan de Bestuurscommissie EV wordt gedaan.
Reactie algemeen bestuur
De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer het bestuurlijk netwerk energie. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de energietransitie. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken. Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’:

Faciliteren van bestuurlijke tafels De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.
De raad is op 22 december door het Algemeen Bestuur geïnformeerd over hun eerste reflecties op het onderzoeksrapport van de Rekenkamer Rotterdam 'bijdragen aan de regionale economie'. De conclusies van de rekenkamer maken duidelijk dat de MRDH het economisch vestigingsklimaat in de regio bevordert. De strategische en de faciliterende rol vervult de MRDH volgens verwachting. De uitvoerende functie vraagt volgens de Rekenkamer om een herbezinning en doet daar concrete aanbevelingen voor. Daarnaast zijn er aanbevelingen over de wijze waarop de gemeenteraden betrokken zijn bij de MRDH. Hoewel er sprake is van verlengd bestuur, en daarmee de directe invloed van de gemeenteraad beperkt, bestaan er volgens de rekenkamer mogelijkheden om verbeteringen in de betrokkenheid aan te brengen. Wij stellen de eerste reflectie van het AB (bij brief van 16 december 2022) op de conclusie en aanbevelingen van het Rekenkamer onderzoek zeer op prijs en onderschrijven deze. We zijn benieuwd hoe uitvoering gegeven zal worden aan de aanbevelingen in het rapport. Het AB adviseert in hun brief om het Rekenkamerrapport, de aanbevelingen van de bestuurscommissie EV en de concept-Strategische Agenda in samenhang met elkaar te bespreken. De reactie van de Bestuurscommissie EV zal eind januari '23 bekend zijn. Dit maakt dat bij het schrijven van deze zienswijze nog niet verder ingegaan kan worden op de uitkomsten hiervan en de impact op de Strategische agenda. De reactie van de Bestuurscommissie EV zal zodra deze beschikbaar is aan de besluitvormingsstukken worden toegevoegd.
Reactie algemeen bestuur
De komende periode wordt uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van het rapport van de Rekenkamer van de gemeente Rotterdam. Hierin wordt u ook meegenomen zoals we in de brief van 23 februari hebben aangeven.

Pijnacker-Nootdorp	
Het voorliggende concept ontwerp Strategische Agenda is het resultaat van een periode van consultatie van gemeenteraadsleden, bestuurders, ambtenaren, stakeholders en omliggende regio's, waar gesproken is over de concrete invulling van de koers van de MRDH. Daarnaast hebben wij van u een mondelinge toelichting gekregen op de nu voorliggende Strategische Agenda in december. Wij hebben grote waardering voor het uitgebreide en zorgvuldige participatieproces en de wijze waarop het concept ontwerp in gezamenlijkheid is voorbereid en tot stand is gekomen. Een mate van zorgvuldigheid en betrokkenheid die wat ons betreft navolging verdient bij de verdere uitwerking van de agenda in (beleids-)programma's, projecten en de begroting. Minder gelukkig zijn wij met het feit dat u de reflecties van de advies- en ook bestuurscommissies niet heeft verwerkt in het concept ontwerp en dat u hier pas bij de beantwoording van de zienswijze nader op in zal gaan. Wij hebben deze reflecties daarom betrokken bij onze zienswijze.	
Reactie algemeen bestuur	
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen. En wij gaan deze werkwijze ook bij de verdere uitwerking voortzetten. We waarderen het dat u de reflecties van de advies- en bestuurscommissies heeft meegenomen in uw zienswijze en betrekken uw punt van kritiek bij de volgende trajecten.	
De geactualiseerde agenda is anders dan de vorige. Wij zijn met u van mening dat de agenda scherper en concreter is en wij vinden dit een positieve ontwikkeling. U geeft aan dat alle activiteiten uit de agenda zichtbaar zullen worden opgenomen in de begroting zodat beleid en middelen optimaal met elkaar zijn verbonden. Net als de adviescommissies in hun reflecties vinden wij dit een eerste goede stap, die navolging zou moeten krijgen bij de uitvoering. U geeft aan dat u de adviescommissies voorstelt hierover bij de jaarlijkse begroting een update te geven. Wij vinden dit een goede vervolgstap, waarmee ook na vaststelling van de Strategische Agenda de sturing op de uitvoering scherp en concreet wordt, zodat jaarlijks bijgestuurd kan worden. We zien de eerste meetbare resultaten in het voorjaar dan ook met belangstelling tegemoet om te betrekken bij onze zienswijze op de MRDH begroting 2024.	
Reactie algemeen bestuur	
Wij zijn blij dat u onze mening onderschrijft en delen uw wens om jaarlijks de voortgang te monitoren en eventueel te kunnen bijsturen. We hebben de verwerking van de ambities uit de Strategische Agenda in de begroting inmiddels in gang gezet, dus dat zult u terugzien in de begroting.	
Naast scherper en concreter noemt u de geactualiseerde Strategische Agenda tegelijkertijd 'slechts' een vertrekpunt en een werkexemplaar. Een levend en richtinggevend document dat niet in beton is gegoten. Wij zien met u het voordeel dat de agenda daardoor eenvoudig is aan te passen en bij te sturen en nieuwe opdrachten makkelijker kunnen worden toegevoegd om zo voortdurend rekening te houden met en in te spelen op actuele ontwikkelingen.	
Reactie algemeen bestuur	
We zijn blij dat u het voordeel herkent en erkent en we hopen dat we op deze manier met elkaar flexibeler zijn en beter kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen.	
Wij constateren echter ook een groot nadeel, namelijk dat de invulling en uitwerking van diverse onderdelen van de agenda ons nog niet bekend zijn. Zo geeft u aan (in het voorjaar) nog met diverse aanvullende voorstellen te komen over onder andere de verdere implementatie van de Strategische Agenda; over het thema 'brede welvaart' en hoe dit te betrekken bij keuzes op het gebied van mobiliteit en economisch vestgingsklimaat; over het (loslaten van het) faciliteren van het Bestuurlijk Netwerk energietransitie en over het onderzoek van de Rekenkamer Rotterdam naar de bijdrage van de MRDH aan de regionale economie. Daarnaast moet nog een lobbyagenda worden opgesteld, zijn nog niet alle aanbevelingen uit de tweede tussenevaluatie opgepakt en uitgewerkt en gaat u het pas deze zomer hebben over het betrekken van bewoners. Al deze open einden maken het voor ons op dit moment lastig om op een zorgvuldige en complete manier onze zienswijze te geven op de nu voorliggende agenda. Wij verzoeken u dan ook om zoveel als mogelijk van deze open einden voorafgaand aan, of uiterlijk tegelijk met de beantwoording van de zienswijze en vaststelling van de agenda in mei af te hechten, waar mogelijk afgestemd met de betrokken gremia, zodat wij in ieder geval concreet en volledig kunnen zijn in onze zienswijze op de MRDH begroting 2024.	

Reactie algemeen bestuur

De Strategische Agenda geeft focus en richting voor de aankomende vier jaar met de mogelijkheid om een aantal thema's te ontwikkelen en uit te werken. Tegelijkertijd is de nieuwe Strategische Agenda wendbaar, nieuwe onderwerpen, aanscherpingen en actualiteiten vragen van ons om met elkaar het gesprek te blijven voeren en daar concrete doelen aan te verbinden. Wat betreft ‘brede welvaart’ starten we dit jaar met de uitwerking van het onderwerp om het concreet en toepasbaar te maken voor de opdrachten.
De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer het bestuurlijk netwerk energie. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de energietransitie. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’:
Faciliteren van bestuurlijke tafels
De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.

De Strategische Agenda schetst een viertal regionale opgaven die op ons afkomen. Stuk voor stuk opgaven die groot en complex zijn en voor een individuele gemeente steeds lastiger om zelfstandig op te lossen. De eerste en grootste opgave die u schetst en die wij zeker herkennen, is de groei van de regio. Onze regio telt al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij die allemaal willen wonen, werken en recreëren. U stelt in de agenda om die groei vanuit de kerntaken van de MRDH op een adequate en passende manier te faciliteren, echter zonder daarin concreet te worden. In de aanbiedingsbrief geeft u wel aan in die context te werken aan een betere bereikbaarheid met robuuste verbindingen en duurzame mobiliteit. Ter voorkoming van een nieuwe kerntaken discussie stellen wij voor deze zinsnede ook op te nemen in de tekst van de Strategische Agenda bladzijde 11 en daar tevens aan toe te voegen hoe de MRDH de groei van de regio vanuit het economisch vestgingsklimaat op een adequate en passende manier wil gaan faciliteren.

Reactie algemeen bestuur

We nemen uw suggestie ter harte en passen de Strategische Agenda aan op blz. 11.

‘Was’:
De metropoolregio heeft al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij. Die willen allemaal prettig wonen, werken en recreëren. Vanuit onze kerntaken faciliteren we de groei op een adequate en passende manier.

‘Wordt’:
De metropoolregio heeft al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij. Die willen allemaal prettig wonen, werken en recreëren. We faciliteren de groei op een adequate en passende manier en werken daarbij aan een betere bereikbaarheid met robuuste verbindingen en duurzame mobiliteit en het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Een tweede opgave is het vernieuwen van de regio. Vernieuwing is volgens u nodig omdat in onze regio nog te veel wordt vertrouwd op oude technologieën en de arbeidsmarkt en het onderwijs nog onvoldoende op elkaar aansluiten. Wij zijn vanuit ons raadsakkoord op hoofdlijnen eenzelfde mening toegedaan en constateren daarin tevens dat de economische vernieuwing, nu nog maar langzaam op gang komt. Wij zijn daarom met u van mening dat innovaties en investeringen in nieuwe technologieën nodig zijn om bij te dragen aan een toekomstbestendige economie en duurzamer reisgedrag.

Reactie algemeen bestuur

We herkennen de opgave en we blijven inderdaad investeren in innoveren en nieuwe technologieën om de benodigde transities optimaal aan te jagen en te faciliteren.
De derde opgave is de kwaliteit van de regio. In de Strategische Agenda geeft u aan dat groei van de economie, de bevolking en de mobiliteit moet samengaan met meer kwaliteit en leefbaarheid. Dat betekent volgens u zorgen voor een optimaal functionerend, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem, het creëren van goede ruimtelijke condities en de schaarse ruimte meerdere functies geven. Om hier op een goede manier mee om te kunnen gaan is het van belang de kwaliteiten en knelpunten te kennen. Vanuit onze omgevingsvisie 'Verbonden met elkaar' zien wij het als opgave, nieuwe ontwikkelingen zodanig te geleiden dat we kwaliteiten behouden, knelpunten oplossen en nieuwe kwaliteiten toevoegen. Centraal staat daarbij wat een plan kan bijdragen aan een gebied en hoe gebieden aan elkaar bijdragen en beter met elkaar verbonden kunnen worden.
Reactie algemeen bestuur
U heeft een mooie aanpak/werkwijze ontwikkeld en we kunnen ons voorstellen dat die methode ook een plek krijgt bij het toepassen van de gebiedstypen in de uitwerking van de zes opdrachten die we als Metropoolregio samen hebben opgesteld.
De vierde en laatste opgave is herstel van de regio. Het aantal ov-reizigers is nog steeds niet op het niveau van 2019. Dit dwingt ons volgens u om scherpe en soms moeilijke keuzes te maken om kwalitatief goed OV aan te blijven bieden binnen beperkte financiële mogelijkheden. Wij zijn het hier volledig mee eens maar het is wat ons betreft maar de helft van het verhaal. Wij constateren dat naast het OV ook de lokale economie en ondernemers nog steeds te maken hebben met de gevolgen van de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne en daarmee samenhangende inflatie, tekorten en veranderend consumentengedrag. Een deel van de herstelopgave die wat ons betreft niet onbenoemd mag blijven in de definitieve versie van de Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
De opgave van de MRDH in economische zin is het vernieuwen van de economie en versterken van het economisch vestigingsklimaat. Vanuit die inzet draagt de Metropoolregio dus waar nodig en mogelijk ook bij aan het herstel van de economie**.**
De eerste opdracht 'Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren' richt zich op plannen en projecten voor een goede bereikbaarheid in de toekomst. Wij vinden de opdracht helder geformuleerd en concreet uitgewerkt in tastbare resultaten, met meetbare indicatoren. De plannen zijn wat ons betreft ambitieus, maar realistisch en goed verdeeld over de hele regio. We zijn blij met de verhoging van de intensiteit en capaciteit van de E-lijn en de extra aandacht voor de bereikbaarheid van en naar natuur- en recreatiegebieden. Wel hebben wij vragen bij de indicatoren op bladzijde 24. Waar komen deze getallen vandaan en waar zijn ze op gebaseerd? En gaat het hier om vooraf gestelde doelen of aan het einde geconstateerde uitkomsten? Want waarom streven we bijvoorbeeld naar 12% meer arbeidsplaatsen binnen 45 minuten reizen met OV en niet 15% of 20%? En is 80% van de groei van inwoners en arbeidsplaatsen binnen het invloedsgebied van OV-knooppunten te danken aan de aangelegde infrastructuur, de gecreëerde werklocaties of situering van (nieuwe) woningen?
Reactie algemeen bestuur
Bij het bepalen van de indicatoren bij deze Strategische Agenda, is de hoogte van de indicator een balans tussen ambitie (beter) en realisme (haalbaar). Dat verklaart waarom wij streven naar bijvoorbeeld 12% meer arbeidsplaatsen binnen 45 min, en niet een hoger getal.
De tweede opdracht richt zich op vernieuwing door een 'Toekomstbestendige economie te stimuleren'. Wij zijn met u van mening dat de huidige en toekomstige inwoners een geschikte baan moeten kunnen vinden en bedrijven geschikt personeel en mogelijkheden hebben om te innoveren voor de toekomst. Wij zijn daarnaast positief gestemd dat de focus ook bij het MKB ligt en dat de MRDH wil blijven bijdragen aan de toekomst van de glastuinbouw en zijn benieuwd naar de resultaten. Kunt u expliciet aangeven hoe onze ondernemers en tuinders hier zo optimaal mogelijk van kunnen profiteren, gegeven het feit dat geen van de campussen of leven lang ontwikkelen LLO-projecten zich in de gemeente Pijnacker-Nootdorp bevinden? In uw toelichting d.d. 8 december jl. noemde u daartoe als mogelijkheid Region of the Future. In de nu voorliggende agenda zien wij echter niet terug wat Region of the Future concreet voor Pijnacker-Nootdorp zou

kunnen betekenen. Wij zouden daarom graag zien dat wat u daarover mondeling aan de raad heeft verteld, in de tekst van de definitieve versie van de Strategische Agenda wordt opgenomen. Zo noemde u: innovaties op Energietransitie, robotica in de openbare ruimte en urban data. Het versnellen van de campusontwikkeling en het ondersteunen van het mkb via gemeenten met toegepaste innovatie.

Reactie algemeen bestuur

Region of the Future richt zich op de domeinen energietransitie, robotica in de openbare ruimte en Urban data. Binnen deze domeinen worden verschillende projecten opgepakt, waar ook Pijnacker-Nootdorp profijt van kan hebben. Er zijn in april jl. diverse sessies georganiseerd waarvoor alle gemeenten zijn uitgenodigd en zijn bevraagd op het inbrengen van concrete ideeën/vraagstukken op deze domeinen. Deze worden op dit moment verder uitgewerkt. Als voorbeeld noemen wij innovaties op het gebied van energietransities, die bijvoorbeeld in de glastuinbouw kunnen bijdragen aan het verder verlagen van de energiekosten.
De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het mkb te verbeteren. Hoe dat zo effectief mogelijk kan is nog een puzzel, die wij graag met o.a. de expertise van de gemeenten, willen gaan leggen. Hierbij geldt dat onze inzet moet bijdragen aan datgene wat in de regio al is en wordt georganiseerd. Door bij te dragen aan de dienstverlening van gemeenten aan het MKB kunnen we steeds gericht inzetten op dat wat nodig is.

De derde opdracht gaat over ‘Het stimuleren van actieve en collectieve vormen van mobiliteit’ om nu en in de toekomst de bereikbaarheid te verbeteren en te verduurzamen. Dit gebeurt onder andere door de realisatie van ongeveer 100 km metropolitane fietsroutes waaronder de twee routes door onze gemeente, van Den Haag naar Pijnacker en van Delft via Oude Leede naar Rotterdam. U wil daarnaast raakvlakken en kansen van om het OV-systeem te verbeteren. U geeft aan op initiatief van individuele gemeenten te onderzoeken wat mogelijke verbeteringen zijn. Wij pleiten echter voor een meer (pro)actievere rol van de MRDH, waarin partijen door de MRDH bij elkaar worden gebracht en daadwerkelijk wordt getoetst, bijvoorbeeld met een pilot, of hierin winst te boeken valt. Dit onderwerp staat al heel lang op de agenda maar komt tot nu toe niet tot stand. Hetzelfde geldt voor de rol van de MRDH bij deelmobiliteit. Deelmobiliteit komt nu alleen in de grote steden echt van de grond. Maar het is juist van belang dat er verbinding wordt gemaakt tussen de steden en de omliggende gebieden. Ook hier zou de MRDH daarom een (pro)actievere rol moeten innemen dan nu in de Strategische Agenda wordt geschetst. Bijvoorbeeld een rol vergelijkbaar met hoe de gemeente Rotterdam de concessie laadpalen heeft georganiseerd. Daarnaast pleiten wij er voor om via “Zuid Holland Bereikbaar’ niet alleen ‘acceptabele hinder’ na te streven maar breed in te zetten op mobiliteitstransitie en mobiliteitsmanagement, met zowel een werkgevers-, scholen- als ook bewonersaanpak.

Reactie algemeen bestuur

De Strategische Agenda geeft focus en richting voor de aankomende vier jaar. Deelmobiliteit is een onderwerp dat we gezamenlijk gaan uitwerken en daarbij bepalen we welke rol de MRDH vervult op dit thema. Het programma metropolitane fietsroutes gaan we evalueren en afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie bekijken we hoe we de realisatie gezamenlijk kunnen versnellen. Onze inzet in Zuid-Holland bereikbaar richt zich enerzijds op het mitigeren van hinder tijdens beheer en onderhoudswerkzaamheden en anderzijds op duurzame gedragsverandering in de vorm van onder meer werkgeversaanpakken.

De vierde opdracht ‘Vernieuwen van werklocaties’ richt zich op het beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken en stimuleren van functiemenging, waarbij het goed is dat de vitaliteit van stads- en dorpskernen expliciet wordt genoemd. Een lastige opdracht omdat de ruimte in de regio schaars is, maar wel een opdracht die we herkennen en in lijn is met waar we zelf mee bezig zijn vanuit onze eigen omgevingsvisie. De Versnellingsaanpak bedrijventerreinen maakt het beter benutten van werklocaties mogelijk. Zo werken we vanuit Next Economy Bedrijventerreinen met financiële steun van de MRDH aan de revitalisering en herstructurering van werklocatie De Boezem. Het zou goed zijn als in de toekomst ruimte blijft voor (financiële) ondersteuning van dergelijke kleinschalige pilots. Voor de grotere en meer complexe activiteiten zien wij -net als de bestuurscommissies in hun reflecties- een belangrijke partner in de Europese Unie die we nu nog te veel missen in de Strategische Agenda. De Europese Unie is een belangrijke politieke bestuurslaag. Europese regelgeving werkt door op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Naast regelgeving biedt Europa ook kansen op kennisdeling, samenwerking met andere regio’s en subsidiemogelijkheden. Door een actieve Europese inzet kan de MRDH tegelijkertijd kennis halen en brengen, en zo haar internationale positie versterken. Het zou goed zijn als hier in de definitieve versie van de Strategische Agenda rbeeld op het punt van samenwerking met de Europese Unie is wat ons betreft de Metropoolregio Amsterdam.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda houden wij ruimte voor de kleinschalige pilots. De aanpak Next Economy Bedrijventerreinen is inmiddels ook onderdeel van de Strategie Werklocaties. Wij onderschrijven dat voor de grote transformaties veel geld nodig is. In de geactualiseerde Strategie Werklocaties is dan ook opgenomen dat de MRDH voor zichzelf een lobbyfunctie ziet om met samenwerkingspartners aandacht te vragen voor de opgave en investeringsbehoefte en het al dan niet vinden van Europese fondsen. In 2023 doen we een voorstel met verschillende opties hoe we gezamenlijk effectief kunnen inzetten op kansen in Europa en EU-subsidies en deze uitwerking voegen we aan de Strategische Agenda toe.

Toevoegen aan de Strategische Agenda bij het hoofdstuk 'Van ambitie naar resultaat':
Was: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten.
Wordt: Zo ook richting Europa gaan we meer verkennen wat de mogelijkheden zijn voor bekostiging van projecten. In 2023 we werken een voorstel uit met verschillende opties over hoe we gezamenlijk kansen in EU kunnen verzilveren en EU-subsidies kunnen aantrekken.

De vijfde opdracht 'Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk' richt zich op een goede kwaliteit van het huidige vervoerssysteem bij de te verlenen OV-concessies en op vervoersknooppunten zoals langs de E-lijn in Pijnacker-Zuid en in Nootdorp. Daarnaast wordt gewerkt aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. Wij vinden de voorgestelde inzet in de Strategische Agenda op het gebied van verkeersveiligheid te beperkt. Mede gezien de toename van het aantal verkeersongevallen pleiten wij voor meer concrete, praktische en uitvoeringsgerichte activiteiten van de MRDH en het ROV (Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland) in de definitieve versie van de Strategische Agenda geren dat betrokken is bij een verkeersongevallen, mag de ambitie voor deelname aan Totally Traffic daarbij wat ons betreft groter zijn dan een toename van 38% naar 49%. Wat ons betreft zou een verdubbeling meer dan wenselijk zijn.

Reactie algemeen bestuur

We delen uw zorg over de verkeersveiligheid. Met het programma Totally Traffic worden scholieren bereikt op de middelbare scholen. De komende periode worden ook activiteiten ontwikkeld op mbo's. De deelname van het onderwijs is afhankelijk van de medewerking van de scholen en de ruimte in het rooster. De regionale streefwaarde bij het opstellen van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH 2025 (RUA) is in samenspraak met de gemeenten binnen de metropoolregio bepaald. MRDH huurt een accountmanager Totally Traffic in om de deelname van scholen te vergroten. Intensieve lokale samenwerking met de Afdeling Onderwijs of schoolbesturen kan een bijdrage leveren aan het behalen van de regionale streefwaarden.
Om de brede doelgroep 'jeugd' te bereiken ontwikkelt het ROV-ZH voor 2023 een verbreding van het campagne-aanbod om de doelgroep, ook buiten het onderwijs, te bereiken.
Voorgesteld wordt de regionale streefwaarde in de SA niet aan te scherpen t.o.v. de streefwaarde in de bestuurlijk vastgestelde Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH 2025 (RUA). Voor alsnog lijkt het niet realistisch om de ambitie te verhogen.

Opdracht zes 'Herstellen van het OV systeem' richt zich op de nadelige effecten van corona (inhoudelijk en financieel) op het OV in de metropoolregio. Omdat het OV-gebruik door de coronacrisis en de gedragsverandering als gevolg daarvan langdurig is gedaald, hebben de OV-concessiehouders in de metropoolregio een forse opgave. U schetst te verwachten dat de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten in 2025 weer zullen zijn teruggekeerd op het niveau 'pré-corona', en dat er vanaf 2025 een verdere groei van het OV-gebruik plaatsvindt. Tegelijkertijd maakt u een voorbehoud en houdt u rekening met scenario's waarbij het herstel in een ander tempo plaatsvindt. Wij zijn met u van mening dat de actualiteit de nuance van deze opdracht snel kan achterhalen en dat de besluitvorming in het OV-transitieprogramma leidend is. We hebben daarom op dit moment geen specifieke opmerkingen of reactie, maar we volgen de ontwikkelingen op de voet. Wel vragen wij naast aandacht voor herstel van het OV, ook aandacht voor herstel van de economie in de nasleep van de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne en daarmee samenhangende inflatie, tekorten en veranderend consumentengedrag. Wat ons betreft mag herstel van de economie als (tijdelijke) specifieke opdracht niet ontbreken in de definitieve versie van de geactualiseerde Strategische Agenda. Desgewenst voorzien van eenzelfde disclaimer als de opdracht 'Herstellen van het OV systeem'.

Reactie algemeen bestuur
De opgave van de MRDH in economische zin is het vernieuwen van de economie. Vanuit die inzet dragen we waar nodig en mogelijk ook bij aan het herstel van de economie**.**
Zoals wij eerder al hebben gesteld zijn wij minder gelukkig met het feit dat u de reflecties van de adviezen ook bestuurscommissies (nog) niet heeft verwerkt in het concept ontwerp en dat u hier pas bij de beantwoording van de zienswijze nader op in zal gaan. Fundamentele reflecties die wij delen en verwerkt willen zien in de definitieve versie van de Strategische Agenda zijn in ieder geval: • De basis van de MRDH, zoals aangeven in het OESO-rapport, geldt nog steeds voor de regio. Daarbij is het belangrijk om dit frequent tegen het licht te houden en te kijken naar de actuele thema's, zoals 'brede welvaart'. Wij kijken dan ook met grote belangstelling uit naar de door u -tijdens uw presentatie in de raad- aangekondigde 'grote evaluatie' van het OESO-rapport in 2025.
Reactie algemeen bestuur
De bevindingen van OESO blijven een belangrijke leidraad bij de keuzes die we maken voor het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 'grote evaluatie' waar u op doelt, betreft het evalueren van de gemeenschappelijke regeling op basis waarvan de MRDH functioneert. Deze vindt in 2024 plaats.
Zoals wij eerder al hebben gesteld zijn wij minder gelukkig met het feit dat u de reflecties van de adviezen ook bestuurscommissies (nog) niet heeft verwerkt in het concept ontwerp en dat u hier pas bij de beantwoording van de zienswijze nader op in zal gaan. Fundamentele reflecties die wij delen en verwerkt willen zien in de definitieve versie van de Strategische Agenda zijn in ieder geval: • Kijk breder naar bereikbaarheid binnen en buiten de regio en qua invulling. Binnen de regio is het belangrijk om breder te kijken dan de 11 economische toplocaties. Daarnaast zijn verbindingen met gemeenten en regio's buiten de MRDH van belang. Ook is het belangrijk om vernieuwend en innovatief te zijn in mobiliteit. Ook wij vragen daarom net als de commissies aandacht voor de fijnmazigheid in het netwerk.
Reactie algemeen bestuur
In de aankomende jaren onderzoeken we welke voorzieningenlocaties naast de elf economische toplocaties van belang zijn en of- en hoe we de bereikbaarheid naar die voorzieningenlocaties kunnen verbeteren en op welke manier. We doen dat vanuit de focus OV en fiets met aandacht voor innovatie en fijnmazigheid.
Zoals wij eerder al hebben gesteld zijn wij minder gelukkig met het feit dat u de reflecties van de adviezen ook bestuurscommissies (nog) niet heeft verwerkt in het concept ontwerp en dat u hier pas bij de beantwoording van de zienswijze nader op in zal gaan. Fundamentele reflecties die wij delen en verwerkt willen zien in de definitieve versie van de Strategische Agenda zijn in ieder geval: • Met betrekking tot de werkwijze en uitvoeringskracht vragen wij net als de commissies ruime aandacht voor het te allen tijde optimaal benutten van de verschillende gremia. Dit zowel voor goede inhoud, als ook voor een breed draagvlak en de zorg voor transparante monitoring.
Reactie algemeen bestuur
We herkennen de oproep om de verschillende gremia optimaal te benutten zoals ook gedaan is bij de totstandkoming van de Strategische Agenda. Deze werkwijze zullen we ook na de vaststelling van de Strategische Agenda continueren.

Tot slot willen wij nog kort stilstaan bij de kerntaken discussie in de raad van december die volgde op uw presentatie bij de Strategische Agenda. Wij willen hier nogmaals duidelijk benadrukken dat wij vinden dat de MRDH zich te allen tijde moet richten op haar kerntaken, zijnde het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. Wij stellen daarom met tevredenheid vast dat u expliciet aangeeft dat de primaire verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld de ontwikkeling en het beheer van natuur- en recreatiegebieden en voor de energietransitie niet bij de MRDH, maar elders ligt.
Reactie algemeen bestuur
We delen uw constatering en waarderen het dat u dit benadrukt.
Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op het concept ontwerp Strategische Agenda MRDH ‘Met elkaar, voor elkaar’ en zijn benieuwd naar uw reactie op en verwerking van onze opmerkingen in de definitieve versie van de Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
Uw reactie biedt ons houvast om samen aan de slag te gaan in het belang van de inwoners van onze prachtige metropoolregio.

Ridderkerk
Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het doorlopen proces. Wij zien dat er meerdere rondes, zowel ambtelijk als bestuurlijk, het mogelijk was op diverse versies van de concept Strategische Agenda te reageren. Wij hebben geconstateerd dat er keer op keer een verbeterslag gemaakt is.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
We vinden goed openbaar vervoer belangrijk en zetten daarom in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) per bus en de inzet van buurtbussen. We vinden het belangrijk dat ouderen mobiel blijven en actief onderdeel uitmaken van de samenleving. AOW-gerechtigden uit Ridderkerk kunnen daarom gratis met het openbaar vervoer van de RET blijven reizen. Met een arsenaal aan maatregelen werken we aan de verkeersveiligheid van onze wegen en straten. Voet-, fiets- en wandelpaden worden goed onderhouden. Ontbrekende schakels in het fiets- en wandelpadennetwerk worden zoveel als mogelijk aangelegd. Sluiproutes en hardrijders pakken we aan. We hechten waarde aan de waterbusverbinding met Ridderkerk, onder meer als alternatief voor de auto, en onderzoeken de mogelijkheden voor versterking van deze vorm van openbaar vervoer. De samenwerking met en binnen de MRDH is voor onze speerpunten ten aanzien van bereikbaarheid onontbeerlijk.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw inzet en inspanningen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en veilig en vertrouwd OV. Ook voor de bovenstaande onderwerpen blijven we graag gezamenlijk aan de slag gaan. Daarbij merken we op dat de MRDH voor collectief vervoer over water geen verantwoordelijkheden heeft, deze zijn belegd bij de provincie Zuid-Holland. We brengen uw opmerking bij hen onder de aandacht.
De integrale gebiedsontwikkeling bij Dutch Fresh Port, het centrum van internationale handel in groente en fruit wordt ondersteund door de MRDH. Daarom stellen wij voor Dutch Fresh Port in te tekenen op pagina 20 van het ontwerp Strategische Agenda net als de haven en de greenport. Tevens het verzoek om aan punt 13 en punt 9 in de legenda's op blz. 28 "Ridderkerk" toe te voegen bij Dutch Fresh Port.
Reactie algemeen bestuur
Op pagina 42 is Dutch Freshport opgenomen (opdracht 4). Binnen opdracht 1 'Investeren in bereikbaarheid' gaan we door met het verbeteren van de bereikbaarheid bij toplocaties en gaan we extra onderzoek doen voor welke locaties dit nog meer nodig is. In dit onderzoek nemen we Dutch Fresh Port mee. Omdat het onderzoek nog gedaan moet worden nemen we nu geen potentiële locaties op. We gaan wel Ridderkerk toevoegen aan de legenda van de kaart 'Campussen en LLO skillsopleidingen' op blz. 28. 'Was': 13. Dutch Fresh Port Campus, Barendrecht 9. Dutch Fresh Port Werkt!, Barendrecht 'Wordt': 13. Dutch Fresh Port Campus, Barendrecht & Ridderkerk 9. Dutch Fresh Port Werkt!, Barendrecht & Ridderkerk
Zoals eerder aangegeven, hechten wij veel belang aan openbaar vervoer, waaronder de inzet van buurtbussen. Wij verzoeken u dan ook om de buurtbus op te nemen in de concessie. Diverse jaren is er in zienswijzen opgemerkt dat de samenhang tussen de concessies van de MRDH, Drechtsteden en Hoeksche Waard georganiseerd dienen te worden.

Reactie algemeen bestuur
Het openbaar vervoer is een onmisbare schakel in de regio. In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda, inclusief fijnmazig netwerk zoals de buurtbus, voor de gehele metropoolregio Binnen de concessies kunnen de concrete plannen voor de buurtbus worden besproken. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen. Recent hebben MRDH en Ridderkerk ook een HOV-visie opgeleverd. De komende jaren geven we hieraan stapsgewijs uitvoering.
We zijn in een nieuwe periode aangekomen voor raadsleden en colleges. Bij een nieuwe periode hoort ook het samen vorm geven aan een nieuwe Strategische Agenda. Met elkaar kunnen we o.a. aan de hand van het rekenkamerrapport dat is aangeboden en gaat over het economisch programma, constateren dat de inspanningen nog niet aantoonbaar bijdragen aan beoogde resultaten. De doelstellingen zijn niet helder en enigszins willekeurig. En er zijn diverse onderzoeken (o.a. cijfers van CBS) die aantonen dat de economie en de 'brede welvaart' in onze regio achterblijven. Sowieso merken we dat we te maken hebben met complexe maatschappelijke opgaven. Er is een toename van kansenongelijkheid, verminderde sociale cohesie, krimpende beroepsbevolking. Het vertrouwen in de overheid daalt. Openheid en transparantie zijn gewenst.
Reactie algemeen bestuur
U schetst diverse maatschappelijke uitdagingen die wij herkennen, zowel op inhoud als op hoe de overheid zich verhoudt tot haar inwoners. Bij de totstandkoming van de Strategische Agenda hebben we diverse opgaven al nader geduid, bij de uitvoering van de agenda blijven deze uitdagingen onverminderd een rol spelen. Daarbij zijn waarden als openheid en transparantie termen die passen bij hoe wij die uitvoering ter hand willen nemen. De aanbevelingen van het Rekenkameronderzoek Rotterdam zijn betrokken bij de totstandkoming van de Strategische Agenda en worden betrokken bij de verdere uitwerking van opdrachten 2 en 4. Concreet gaan we, in lijn met de aanbevelingen, aan de slag met de herziening van de bijdrageregeling en gaan we zorgen voor een goede monitoring van de Strategische Agenda. Op deze wijze willen we met deze Strategische Agenda meer impact maken.
De gemeente pleit, net zoals in de zienswijze voor de vorige Strategische Agenda, opnieuw voor het integraal bekijken van de opgaven waarlangs dan in de uitvoering gewerkt kan worden aan de twee pijlers van de MRDH.
Reactie algemeen bestuur
We onderschrijven uw oproep en gaan in de aankomende periode nadrukkelijker proactief een bijdrage leveren aan onderwerpen die raken aan onze kerntaken waarbij we scherp zijn op de rollen en verantwoordelijkheden van elke partij.
De versie van de concept Strategische Agenda die nu voor ligt gaat, zoals de MRDH aan geeft, door op wat er in de vorige periode is opgezet. Daarbij worden wel ontwikkelingen genoemd maar de visie en koers niet echt gewijzigd. Er wordt nog uitgegaan van 1-2 % economische groei en de focus op verstedelijking rond de oude lijn. Enkel sturen op economische groei en uitgaan van kosteneffectiviteit is een risico voor het welbevinden van de inwoners. Werken a.d.h.v. 'brede welvaart' principes biedt handvatten voor een lerende aanpak en rechtvaardige verdelingen waarbij afwegingen expliciet gemaakt worden door bestuurders en op die manier ook kan bijdragen aan het versterken van de democratische legitimiteit in dit regionale samenwerkingsverband. Om de kansen van regionale samenwerking zo goed mogelijk te benutten, en daarmee de 'brede welvaart' van inwoners te bevorderen, moeten we uitgaan van de regio, en op basis daarvan een realistisch toekomstbeeld ontwikkelen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een inclusieve regio waar men graag met de handen werkt en zo bijdraagt aan de economische groei. De vakgebieden die we steunen vanuit de pijler economisch vestigingsklimaat sluiten daar bij aan met o.a. leven lang ontwikkelen en de campussen. Het MBO maakt een behoorlijke ontwikkeling door en er zijn veel kansen voor onze inwoners. Ook met provinciale, landelijke en Europese regelingen.
Reactie algemeen bestuur
Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van de MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om

zowel economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen, zoals provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland en InnovationQuarter. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.

Rijswijk
In de eerste plaats willen we beginnen met het uitspreken van onze waardering voor de concept Strategische Agenda en het gevolgde proces. Met elkaar, voor elkaar is de titel en die is passend wat ons betreft. De agenda is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie en participatie, ambtelijk en bestuurlijk, van de MRDH gemeenten. Daarbij dank voor de nadere toelichting die u op 14 februari jl. Aan ons heeft gegeven teneinde de betrokkenheid van de raden bij deze nota te vergroten. De Strategische Agenda is belangrijk voor de ontwikkeling van de regio; en de regio is belangrijk voor de ontwikkeling van Rijswijk. In het grote krachtenspel in regio en rijk, is een gemeente als Rijswijk zeer gebaat bij de kracht van de regio.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
De betekenis van de MRDH voor Rijswijk zien we terug in de projecten die we samen (gaan) oppakken, zoals de ontwikkelingen rond de Energy Cave/ Geothermie-campus en de afstemming van het beleid rond de werklocaties en andere programma's om het economisch vestigingsklimaat te verbeteren. Dit zijn belangrijke kaders voor ons economisch beleid en onze eigen Economische Visie die op dit moment door ons wordt vastgesteld.
Reactie algemeen bestuur
De Energy Cave/ Geothermie-campus is voor de MRDH van belang in het kader van regionale kennisdeling, innovatie en werkgelegenheid op het gebied van geothermie en energietransitie. We dragen graag bij aan deze ontwikkeling in het kader van een betere aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt en innovatie en het versterken van het MKB.
Op het gebied van mobiliteit is Rijswijk blij met het onderzoek naar de nieuwe citysprinter tussen Leiden en Dordrecht en naar een halteplaats in Rijswijk Buiten. Een resultaat dat we alleen konden bereiken door de krachten te bundelen en gezamenlijk op te trekken. Naast de subsidies voor aanpassingen van de infrastructuur – in het bijzonder investeringen in de Metropolitane fietsroutes – en voor het verbeteren van verkeersveiligheid, waardeert Rijswijk de rol die MRDH speelt bij de toekomstige ontwikkeling van ons NS station.
Reactie algemeen bestuur
Wij zien uit naar het voortzetten van de succesvolle samenwerking om zo tot een schaalsprong van het OV langs de lijn Leiden-Dordrecht te komen, inclusief de verstedelijkingslocaties langs die spoorlijn in Rijswijk waar veel goed ontsloten woningen worden gebouwd.
Mobiliteit is in transitie. Er is sprake van een verschuiving tussen verschillende bestaande vervoersmodaliteiten maar ook nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt door technologische vooruitgang. Om gebruik te maken van de samenwerking in onze regio benadrukken wij het belang van de taak van de MRDH om de ontwikkeling van nieuwe beleidsdomeinen / onderwerpen zoals deelmobiliteit, digitalisering, en laadpaal infrastructuur te faciliteren. Kennisdeling, centraal onderzoek en intergemeentelijke beleidsafstemming horen hier bij. De opzet van de flexpool ter ondersteuning van gemeenten bij specifieke (ingewikkelde) projecten, zien we als een goede procesmatige invulling van de kennisdeling en samenwerking in de regio.
Reactie algemeen bestuur
We blijven ons inzetten voor de ontwikkeling van actieve en collectieve vormen van mobiliteit. Daarin zien we ook thema's terug komen als deelmobiliteit, digitalisering en duurzame mobiliteit. Iedereen heeft daar vanuit zijn of haar rol een verantwoordelijkheid in. De MRDH ziet zich bijvoorbeeld op het gebied van duurzame mobiliteit als kennismakelaar en aanjager, maar gaat niet direct over de realisatie van de aanleg van laadinfrastructuur. Door met elkaar deze opgave op te pakken komen we van een gezamenlijke ambitie tot resultaat. Hiervoor kan zoals u benoemt ook gebruik gemaakt worden van de flexpool. Hiermee kunnen we projecten (versneld) realiseren.
De vier doelen uit de Strategische Agenda zijn vertaald in zes opgaven. Een van de opgave voor de vernieuwing van de regio vormt de stimuleren van actieve en collectieve vormen van mobiliteit. We onderschrijven deze doelstelling zolang er ruimte blijft om te investeren in weginfrastructuur, om knelpunten op het gebied

van bereikbaarheid en leefbaarheid te beperken. Rijswijk vraagt in dat kader wederom expliciet om aandacht voor de Prinses Beatrixlaan en de aanpassing van de A4. De inzet van de MRDH in ambtelijke en financiële steun bij de realisatie van een gewijzigde bovengrondse inrichting en ook op langere termijn voor een tunnel is een randvoorwaarde.

Reactie algemeen bestuur

Een goede doorstroming op de Prinses Beatrixlaan is belangrijk als onderdeel van het regionaal netwerk. De MRDH heeft met gemeente Rijswijk en de gemeente Den Haag in een bestuursovereenkomst afspraken vastgelegd over de uitwerking en financiering van het zogenoemde Bovengrond Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB) voor de Prinses Beatrixlaan. Voor eventuele andere plannen, niet passend binnen deze bestuursovereenkomst moeten hernieuwde afspraken gemaakt worden.
Naast de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan (BVB) voeren MRDH, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag momenteel onderzoek uit naar de mogelijkheden voor inzet van flankerende maatregelen en gedragsaanpakken om verlichting te bieden voor het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast heeft de MRDH afgesproken in gezamenlijkheid met gemeenten Rijswijk en Den Haag een nieuwe verkenning op te starten naar een lange termijn oplossing voor de Prinses Beatrixlaan, waaronder als optie een ondertunneling. Het uitzoeken van de bekostiging maakt onderdeel uit van het deze verkenning.

We zien nu grote tekorten op de begrotingen van de HTM en de RET. Dat betekent in de praktijk dat er overal in de regio tijdelijk haltes zijn geschrapt, ook in Rijswijk. We constateren dat dit bij reizigers tot ongenoegen heeft geleid en spreken onze bezorgdheid hierover uit. Verder pleiten we er voor dat niet alleen het aantal reizigers maar ook het sociale aspect van openbaar vervoer nadrukkelijker wordt meegewogen in besluitvorming over (het tijdelijk opheffen van) haltes.

Reactie algemeen bestuur

We hebben een gedeelde zorg over de verschraling van het openbaar vervoer en de keuzes die de 21 gemeenten moeten maken om het OV in het zadel te houden. Bij tal van maatschappelijke opgaven heeft het OV een sleutelpositie. De energiekosten, de tegenvallende reizigersopbrengsten en personeelstekorten trekken een wissel op het OV dat we willen realiseren voor nu en de toekomst. Oog houden voor het sociale aspect van het OV sluit aan bij de ambitie te komen tot een (financieel) gezond openbaar vervoer. We kunnen het ook op dit punt eens zijn. Ondanks of misschien zelfs door de gesignaleerde zorgen moeten we alles op alles zetten om binnen de huidige budgetten het best denkbare OV te leveren en gezamenlijk lobby voeren bij het Rijk om structureel meer geld beschikbaar te stellen voor het OV. De afgelopen jaren heeft de MRDH ook veel extra geld geïnvesteerd om het OV zo goed als mogelijk in stand te houden. In sommige gevallen heeft dit geleid tot tijdelijke maatregelen door het schrappen van haltes. Zodra er financieel meer ruimte is moeten we met elkaar in gesprek hoe we omgaan met de tijdelijke maatregelen.

De aantallen reizigers in het OV lopen langzaam weer op. Daarnaast worden er in de regio heel veel woningen gebouwd. Er komen tot 2040 400.000 nieuwe inwoners bij. Dat betekent dat het OV netwerk mee moet groeien. Naast investeringen in de Oude Lijn (de ruggengraat van de regio) moeten nu ook de wervels toekomstbestendig worden vormgegeven om de wijken rondom de oude lijn goed te ontsluiten met rail en bus. Deze situatie geldt zeker voor Rijswijk waar de komende 15 jaar een derde van de woningvoorraad wordt bijgebouwd. Ook deze nieuwe woningen moeten goed aangesloten zijn op het openbaar vervoer. Dit betekent met name dat er voor RijswijkBuiten meer haltes nodig zijn.

Reactie algemeen bestuur

We zien dit als een gezamenlijke opgave waarbij we graag met de gemeente Rijswijk op zoek gaan naar de beste ov-toepassingen.

Tegelijkertijd onderzoekt de MRDH of het openbaar vervoer efficiënter kan worden ingericht door de koppeling met WMO-vervoer of ander fijnmazig openbaar vervoer. Rijswijk denkt hier graag over mee.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda hebben we het onderzoek naar koppeling met WMO-vervoer of ander fijnmazig openbaar vervoer opgenomen omdat we verwachten dat hier kansen liggen. Het is ook een flinke uitdaging om deze domeinen aan elkaar te verbinden. We waarderen het dan ook zeer dat Rijswijk zich proactief opstelt, want concrete initiatieven vanuit de gemeenten zijn nodig om dit tot een succes te maken.

Om reizigers terug te krijgen een ook vast te houden in het openbaar vervoer is de klanttevredenheid van groot belang. Graag blijven we met u het gesprek voeren hoe we de kwaliteit van het openbaar vervoer en daarbij de kwaliteit van onze knooppunten kunnen verbeteren.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen de constructieve houding en zijn het eens om met elkaar in gesprek te blijven. Dat doen we dan wetende dat de Klanttevredenheidsonderzoeken laten zien dat OV reizigers het aanbod van het OV nog altijd hoog waarderen. Want de klanttevredenheid in onze regio is met een 8,0 iets hoger dan het landelijk gemiddelde.

In veel gemeenten wordt momenteel de mobiliteitstransitie en de doelen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid vormgegeven in nieuw beleid voor mobiliteit. Hier wordt vaak het principe van STOMP omarmd welke een hiërarchie aangeeft in de prioriteitstelling van de verschillende vervoersmodaliteiten, van stappen en trappen tot aan auto. Het is van groot belang dat ook de MRDH dit principe doorvoert in haar instrumentarium van investeringen en subsidies. Zodat regionale investeringen goed aansluiten op gemeentelijk beleid.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda is de STOMP gedachte terug te vinden. Bij ontsluiting worden de mogelijkheden Stappen, Trappen, OV en Mobility as a Service zoveel mogelijk benut. En tegelijkertijd kunnen we dit principe niet overal toepassen. Onze inwoners zijn in sommige gebieden afhankelijk van de auto. De gedachtegang van STOMP is dus vooral herkenbaar in opdracht 3, maar maatwerk en een gebiedsgerichte benadering blijven in de regio belangrijk.

Verkeersveiligheid lijkt in de visie wat onderbelicht te blijven en met name gericht op jongeren. Specifiek vragen we – in samenwerking met de provincie – om meer aandacht voor verkeersveiligheid van ouderen in het verkeer.

Reactie algemeen bestuur

Verkeersveiligheid is een issue dat, precies zoals u zegt, niet alleen jongeren aangaat. Ook de kwetsbare doelgroepen zoals fietsers en ouderen verdienen extra aandacht wat betreft verkeersveiligheid. Dit past ook binnen het vigerende beleid en we blijven daar ook mee doorgaan. In de Strategische Agenda gaan we dit explicieter maken en verwijzen we naar risicogroepen uit de vastgestelde Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH 2025 (RUA).

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk:</u>
Op blz. 50 bij Regionale UitvoeringsAgenda Verkeersveiligheid voegen we de risicogroepen toe.

- Scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar)
- Scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar)
- Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
- Onervaren bestuurders (18-24 jaar)
- Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar)

Zoals vermeld sluiten de doelen, opgaven en projecten wat betreft economisch vestigingsklimaat goed aan bij onze eigen doelstellingen en ambities voor onze werklocaties en waarderen we onze samenwerking op dit gebied. Wel zijn we van mening dat de regio scherpere keuzes kan maken voor het stimuleren van

sectoren, zodat deze, mogelijke gesteund met investeringen uit het groeifonds, uitgroeien tot de leidende economische sectoren van de regio die zorgen voor een vestigingsklimaat met identiteit, werkgelegenheid en daarmee welvaart. Een punt van aandacht is verder de campusontwikkeling vanuit de MRDH; deze is met name gericht op HBO en MBO studenten. We vragen u om investeringen in werkgelegenheid voor praktisch geschoold personeel niet uit het oog te verliezen.
Reactie algemeen bestuur
In de doorontwikkeling van het campusprogramma is naast opleiden en kennisvalorisatie op MBO- en HBO niveau ook aandacht voor de om- en bijscholing van praktisch geschoold personeel van bedrijven via het programma een Leven Lang Ontwikkelen.
Naast de Strategische Agenda heeft de raad van Rijswijk kennis genomen van het rapport dat de rekenkamer Rotterdam heeft opgesteld. We kunnen ons vinden in de aanbevelingen en ondersteunen de oproep aan de MRDH om doelen smart te maken en te houden, zodat er meer gericht gewerkt wordt. We herkennen dit ook in de Strategische Agenda aantal (hoofd)opdrachten binnen het Economisch Vestigingsklimaat te brengen naar twee. Dit betekent dat we als MRDH een aantal zaken niet meer doen omdat we ons richten op de kerntaken. Een ontwikkeling die we als raad van Rijswijk steunen. We verwachten deze discussie verder te voeren in het kader van de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling in 2024. Daarbij zal opnieuw ook de positie en betrokkenheid van de raden bij de besluitvorming van de MRDH worden besproken. Voor ons een belangrijk punt van discussie, waar we graag tijdig en uitvoerig bij worden betrokken.
Reactie algemeen bestuur
In het kader van de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling in 2024 bespreken we graag met u de betrokkenheid van de raden bij de besluitvorming van de MRDH.

Rotterdam
De gemeenteraad heeft met genoegen kennisgenomen van de concept Strategische Agenda ‘Met elkaar, voor elkaar’ die in een interactief proces met de deelnemende gemeenten tot stand is gekomen. We herkennen ons in de vier opgaven en kunnen ons op hoofdlijnen vinden in de daaruit voortvloeiende zes opdrachten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de economie. We waarderen de inzet om te komen tot meer focus en scherper geformuleerde doelstellingen, tegelijkertijd stellen we vast dat dit op een aantal punten nog om aanscherping en verdere uitwerking vraagt. We verzoeken u om in de voorliggende agenda een paragraaf toe te voegen hoe de uitvoering verder vorm krijgt en hoe monitoring en verantwoording wordt georganiseerd.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen. In de Strategische Agenda staat: ‘De concrete activiteiten die volgen uit de opdrachten worden jaarlijks geïntegreerd in de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De begroting geeft zo precies mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost en vervult daarbij ook de functie van werkplan.’ En voor uw informatie nog een citaat uit de Strategische Agenda: ‘Voor alle activiteiten uit de Strategische Agenda beleid zullen de voortgang van de uitvoering monitoren. Dat doen we aan de hand van de indicatoren beschreven bij de meetbare impact van elke opdracht. De MRDH verzamelt de beschikbare data, voert de analyse uit om de voortgang te bepalen en signaleert/adresseert aandachtspunten. De informatie wordt ook met de individuele gemeenten en andere partners gedeeld, die kunnen het gebruiken bij vorming of aanscherping van het lokale beleid en om de uitvoering bij te sturen. Daarnaast evalueren tussentijds we de koers en opdrachten van de Strategische Agenda in relatie tot nieuwe ontwikkelingen en inzichten om zo wendbaar, flexibel en de koers en alle zes de opdrachten adaptief te blijven.’ We herkennen dan ook uw opmerking, echter omdat het al voldoende staat opgenomen in de Strategische Agenda zien we geen aanleiding om hiervoor een extra paragraaf op te nemen.
Algemeen hebben we als aandachtspunt de vermenging van economie en mobiliteit in een aantal opdrachten. Uiteraard zijn deze twee in de realiteit onlosmakelijk verbonden, maar binnen de MRDH zijn de twee poten financieel en bestuurlijk gescheiden. We juichen de integrale blik toe, maar vragen wel om aanvullende toelichting hoe tot een heldere afrekening en verantwoording wordt gekomen.
Reactie algemeen bestuur
In de koers is de opgave voor mobiliteit en economie integraal beschreven. Bij de geformuleerde opdrachten is de splitsing terug te vinden tussen mobiliteit en economie. In de begroting en jaarrekening zal deze verdeling terug komen.
Daarnaast suggereert de nummering van de opgaven een zekere prioritering. Wat de gemeente Rotterdam betreft gaan de noodzakelijke investeringen voor de woningbouw en het herstel van het OV systeem hand in hand.
Reactie algemeen bestuur
Er is in de Strategische Agenda geen sprake van prioritering, alle opdrachten zijn van gelijk en samenhangend belang voor de ontwikkeling van onze regio.
Voor Rotterdam ligt de grootste verstedelijkingsopgave op de Oostflank, zoals uitgewerkt in de ontwikkelvisie A tot Z. De nieuwe stadsbrug inclusief HOV-tram tussen Zuidplein en Kralingse Zoom is hier een belangrijk onderdeel van, evenals treinstation Stadionpark en de uitbreiding van het vervoersaanbod op het metro- en Sprinternetwerk. In het BO MIRT van november 2022 zijn hierover belangrijke afspraken gemaakt. Dit was zonder regionale samenwerking en steun niet gelukt. Met de gemaakte afspraken is een belangrijke stap gezet in het realiseren van de regionale woningbouwopgave en de ruimtelijk economische structuur. Tegelijk zien we dat in het heden er grote moeite is om het openbaar vervoer bereikbaar, beschikbaar en betaalbaar te houden. Dit wordt onder meer veroorzaakt door personeelstekorten, oplopende exploitatiekosten en minder reizigersinkomsten door na-effecten van corona. Hoe kan op de lange termijn het OV een belangrijke deel van de mobiliteit in Rotterdam verzorgen, terwijl er op de korte termijn veel problemen zijn. Het contrast van de werkelijkheid van vandaag met de

toon van de visie in deze opdracht kan bijna niet groter zijn. We verzoeken de MRDH om ook bij deze opdracht hier aandacht aan te besteden. Zonder de basis op orde zal de verdere ontwikkeling van het OV niet zijn volledige potentieel behalen.

Tenslotte hebben lange termijn ontwikkelingen vaak veel invloed op het dagelijks leven van onze inwoners, maar hebben ze hier in de praktijk relatief weinig invloed op. We roepen de MRDH op om te bewaken dat de inwoners in de regio voldoende worden meegenomen in de uitwerking van deze plannen, en te zorgen voor voldoende draagvlak bij alle belanghebbenden.

Reactie algemeen bestuur

Samen werken maakt sterker en we herkennen dat de goede samenwerking tot een goed resultaat heeft geleid in het BO-MIRT. Het contrast tussen het toekomstperspectief van het OV en de huidige situatie is herkenbaar. Daarom zetten we bij opdracht 5 in op een goede basis en worden binnen opdracht 6 de uitdagingen zoals personeelstekorten, oplopende exploitatiekosten en minder reizigersinkomsten door na-effecten van corona opgepakt. En tegelijkertijd moeten we ook naar de toekomst blijven kijken aangezien er in de komende 20 jaar 400.000 inwoners in de regio bijkomen. Dat vraagt nu al voorbereidingen omdat een ov-lijn niet in vijf jaar is aangelegd. Daarom geldt dat we alle drie de opdrachten moeten uitvoeren voor de kwaliteit en de groei van de regio. Daarnaast speelt de gemeente een belangrijke rol bij de participatie van haar inwoners en het creëren van voldoende draagvlak bij alle belanghebbenden. Daar is bijvoorbeeld binnen het project ‘Oeververbindingen regio Rotterdam’ veel aandacht voor.

We roepen de MRDH op om focus te houden op de oorspronkelijke doelstelling: Versterken Economisch Vestigingsklimaat. Rotterdam ondersteunt de lijn dat scherpere keuzes in de Strategische Agenda zijn gemaakt. Toch is het voor een effectieve implementatie belangrijk dat een concretiseringsslag wordt gemaakt in de vorm van een uitvoeringsagenda voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin doelen ‘SMART’ geformuleerd worden. Hiermee wordt een betere invulling gegeven aan het advies van de Rotterdamse Rekenkamer. We zijn blij dat het advies van de Rekenkamer om aandacht te schenken aan monitoring is opgenomen in de Strategische Agenda. Wij gaan ervan uit dat op basis van de uitvoeringsagenda de wijze van monitoring concreet zal worden uitgewerkt. Graag zien we ook in de Strategische Agenda terug hoe de aanbeveling van de Rotterdamse Rekenkamer voor een betere subsidieregeling wordt uitgewerkt zodat deze doelmatig past bij de doelen en aanpak van de Strategische Agenda.
Rotterdam stemt in met de aandacht voor de ontwikkeling van het MKB. We zijn van mening dat inzet voor MKB optimaal moet aansluiten op lokale actieprogramma's voor het MKB, waarbij de MRDH inzet op regionaal opschalen van goede lokale initiatieven en vergroten van regionale impact. In de uitvoeringsagenda moet dit concreter worden uitgewerkt.

Reactie algemeen bestuur

Het versterken van het economisch vestigingsklimaat is één van de hoofdambities van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Na vaststelling van de Strategische Agenda is de koers bepaald voor de komende vier jaar, de Strategische Agenda zal vervolgens programmatisch worden uitgewerkt. De vervolgstappen hiervan zijn terug te vinden in producten als de begroting en de jaarrekening, maar ook in agendaposten en startnotities voor nieuwe beleidstrajecten, projecten en programma’s. Wat betreft de subsidieregeling wordt de bijdrageregeling de komende periode verder doorontwikkeld en voorgelegd aan de gemeenteraden. De focus op mkb en innovatie en dienstverlening aan breed mkb zal zo goed mogelijk aansluiten bij lokale actieprogramma's voor het MKB, waarbij de MRDH inzet zich richt op regionaal delen en opschalen van goede lokale initiatieven en vergroten van regionale impact.

Rotterdam ondersteunt de aandacht voor innovatie. Het is belangrijk dat succesvolle innovaties breed worden toegepast in de regionale economie. Brede toepassing van innovaties leidt immers tot de grootste verbetering van de economie en de aanpak van maatschappelijke opgaves. Dat is goed voor Rotterdammers en Rotterdamse bedrijven. Naast aandacht voor innovatieve bedrijven vragen we daarom ook aandacht voor ondersteuning van het brede MKB bij vernieuwing van hun bedrijfsvoering en het ontwikkelen van toekomstbestendig ondernemerschap met aandacht voor duurzaamheid, digitalisering en circulariteit. Hierbij moet aandacht zijn voor onderwerpen die innovatie en toekomstbestendige groei bevorderen, zoals financiering en netwerken, en randvoorwaarden als ruimte en talent. Hierin moeten de komende jaren scherpe keuzes worden gemaakt.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het MKB te verbeteren. Hoe dat zo effectief mogelijk kan is nog een puzzel, die wij graag met o.a. de expertise van de gemeenten, willen gaan leggen. Hierbij geldt dat onze inzet moet bijdragen aan datgene wat in de regio al is en wordt georganiseerd. Door bij te dragen aan de dienstverlening van gemeenten aan het MKB kunnen we steeds gericht inzetten op dat wat nodig is.
Ontwikkeling van het arbeidspotentieel is belangrijk en Rotterdam kan instemmen met de aandacht voor arbeidsmarkt en onderwijs. Gebrek aan goede arbeidskrachten is een bedreiging voor onze economie. We zien dat veel partijen inmiddels actief zijn op dit beleidsterrein. Daarom is het belangrijk dat de MRDH goed haar rol in dit beleidsveld uitwerkt in een uitvoeringsagenda en aantoont waar de meerwaarde van de MRDH zit. Wij zien vooral een rol weggelegd bij die onderdelen van de economie met de grootste tekorten aan goede arbeidskrachten (techniek, zorg, maakindustrie), bij ondernemerschap en bij het MKB.
Reactie algemeen bestuur
De focus van het programma "verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt" ligt expliciet op de sectoren maakindustrie, maritiem, energie, IT, glastuinbouw en zorg. De komende periode wordt de vernieuwde focus van de MRDH verder uitgewerkt, met aandacht voor de specifieke rol van de MRDH in deze sectoren. Dit doen we in afstemming met lokale gemeentelijke programma's en het Human Capital Akkoord.
Rotterdam wil ook benadrukken dat er voldoende balans is tussen de lusten en de lasten van economische ontwikkeling. We zien bijvoorbeeld de gevolgen die bepaalde sectoren hebben op de aantrekking van arbeidsmigranten. Rotterdam begrijpt dat de inzet van arbeidsmigranten in een gespannen arbeidsmarkt soms nodig is, maar vraagt ook aandacht voor een afweging tussen de economische voordelen en de keerzijde van deze inzet die we bijvoorbeeld zien bij huisvesting.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn het met u eens dat arbeidsmigratie een logische ontwikkeling is in relatie tot de tekorten in diverse sectoren. Dit vraagt zeker steeds een goede afweging tussen economisch belang en andere aspecten die daarbij een rol spelen, zoals bijv. huisvesting. Wij gaan dit ook uitdragen. Bij het adresseren van de uitdagingen die gemoeid zijn met arbeidsmigranten zien wij vooral een rol voor de gemeente zelf, de provincie en de diverse regionale initiatieven die specifiek hierop gericht zijn. De MRDH richt zich met name op het stimuleren van passend opgeleide mensen in de regio en de groei van inwoners vanuit onze andere kerntaken op een goede manier te faciliteren.
Rotterdam zet volop in op autoluw en fietsvriendelijk, voldoende ruimte en kwaliteit voor voetgangers, en versterking van de positie van het OV. De opdracht in de Strategische Agenda is daarmee geheel in lijn met onze visie voor de stad. Maar voor een blijvend en breder effect zal ook in de brede regio onvermijdelijk moeten worden gekozen voor minder vanzelfsprekende automobiliteit, en meer aandacht voor OV, fiets en andere alternatieven. We hebben hierin elkaar echt nodig. Waar de hoogstedelijke gebieden en de omliggende delen van de regio elkaar raken, liggen specifieke opgaven die in samenwerking binnen de regio ingevuld dienen te worden. Denk hierbij aan verbetering van ketenmobiliteit en mobiliteitshubs aan de randen van het stedelijke gebied.
Reactie algemeen bestuur
We herkennen de opgave. Komende periode worden gezamenlijk de maatregelen verder uitgedacht en vastgesteld om de mobiliteitstransitie verder vorm te geven. Juist omdat de uitgangssituatie niet voor alle 21 gemeenten gelijk is maar we wel onderling verbonden zijn, is het belangrijk om hierin samen op te trekken.
Ten aanzien van ruimtelijk economische ontwikkeling vragen we de MRDH goed aan te sluiten op de snelle veranderingen in het ruimtelijk beleid. De druk op de ruimte is groot en nu het Rijk heeft aangekondigd toe te werken naar een nieuwe Nota Ruimte, is het noodzakelijk dat MRDH samen met gemeenten en provincie een goed beeld maakt van de ruimte die een gezonde economie in onze regio nodig heeft en ook aangeeft wáár we de economie de ruimte moeten geven. Hierbij moet in het bijzonder aandacht worden geschonken aan de noodzaak om gezamenlijk ruimte te reserveren voor, en te investeren in, de juiste vestigingsmilieus

en vernieuwing van de werklocaties. Enerzijds gaat het dan bijvoorbeeld om het maken van keuzes om ruimte voor banen op praktisch en middelbaar niveau nabij praktisch en middelbaar geschoolden te bieden. Anderzijds gaat het om het bieden van de juiste ruimtelijke randvoorwaarden voor specifieke sectoren. Daarnaast willen we benadrukken dat maatwerk belangrijk is bij de inzet van de MRDH. Hierbij kan goed worden aangesloten op de lokale aanpak zoals bijvoorbeeld de vitale kerngebieden in Rotterdam. We gaan er ook van uit dat duurzaamheid en circulariteit als aandachtspunten worden meegenomen bij de aanpak van de MRDH voor de ontwikkeling van werklocaties.
Reactie algemeen bestuur
We herkennen dat er veel speelt rondom veranderingen in het ruimtelijk beleid, zowel op Rijks-, provinciaal- en gemeentelijke niveau. Wij zetten erop in dat werklocaties bij ruimtelijke trajecten op de juiste manier worden meegenomen. Daarnaast zien wij ook de noodzakelijkheid om met de juiste instrumenten passende bedrijvigheid op de juiste plekken te laten vestigen en hiermee zoveel mogelijk passende ruimte voor bedrijvigheid te creëren en te behouden. Wij verkennen graag met de gemeenten hoe dit qua vorm, inhoud en schaalniveau kan worden uitgewerkt. Maatwerk is ook belang voor de MRDH, binnen de kaders die met alle gemeenten zijn afgesproken. Daarnaast worden thema's zoals duurzaamheid en circulariteit meegenomen bij onze aanpak van werklocaties.
Versterking van het regionale mobiliteitsnetwerk is een brede omschrijving, waar in uw Strategische Agenda dan ook veel onderwerpen onder vallen. Verkeersveiligheid is een speerpunt voor Rotterdam, net als verbetering van het OV- en fietsnetwerk, en de versterking van de stedelijke knooppunten. Rotterdam onderschrijft het belang van regionaal optrekken met de MRDH bij de aanpak van OV-knooppunten, incl. raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de gebiedsontwikkelingen en woningbouwopgaven. Het gevaar bij een dergelijk brede omschrijving is dat de kaders voor ingrepen niet scherp zijn. Met in gedachten 'schoenmaker blijf bij je leest', verzoeken we de MRDH dan ook om te waken voor activiteiten die niet binnen haar takenpakket en doelstellingen liggen.
Reactie algemeen bestuur
Met elkaar en voor elkaar blijven we samen werken aan onze Strategische Agenda. We herkennen de oproep om telkens goed de afweging te maken of activiteiten bij het takenpakket van de MRDH passen. Dit wordt extra noodzakelijk nu de beschikbare middelen steeds schaarser worden en we daarom ook genoodzaakt zijn scherpe keuzes te maken die passen bij de rol en verantwoordelijkheid van de MRDH.
We vragen daarnaast specifieke aandacht voor 30km/h als de norm binnen de bebouwde kom. Steeds meer gemeenten, landelijk en in de regio, omarmen deze ontwikkeling. Wij roepen de MRDH op dit als onderwerp op te nemen in de Strategische Agenda, en als MRDH de rol van regionale kennismakelaar en subsidieverlener voortvarend op te pakken.
Reactie algemeen bestuur
Op pagina 37 van de Strategische Agenda staat de opgave voor 30km/uur gebieden opgenomen. Ook de MRDH zal hierin haar verantwoordelijkheid nemen. De MRDH is echter geen wegbeheerder en kan dus niet altijd subsidie verlenen voor de herinrichting. Wel als dit ten behoeve is van de verkeersveiligheid. Hiervoor verwijzen we ook naar de subsidiemogelijkheden van de MRDH. Ten aanzien van het OV heeft de MRDH de verantwoordelijkheid voor een goede doorstroming en speelt dit ook een rol bij het dossier 30 km/h.
De gemeenteraad van Rotterdam maakt zich grote zorgen over deze opdracht en de huidige staat van het OV in het bijzonder. Opdracht 6 zou qua prioriteit op nummer 1 moeten staan.
Reactie algemeen bestuur
De zorgen over het herstel van het OV delen we. Daarom is dit ook een aparte opdracht binnen de Strategische Agenda. Dat het opdracht 6 betreft betekent niet dat het de laagste prioriteit heeft. En dat het OV belangrijk is, blijkt ook uit het feit dat de MRDH tijdens de coronajaren zelfs ruim 500 miljoen euro extra heeft bijgedragen om het OV in stand te houden. Dat is gebeurd door een mix van compensatiemaatregelen en stimuleringsmaatregelen om het OV toekomstvast te

maken. Dankzij de extra financiële inzet van de MRDH en ondersteuning van het Rijk hebben we de afgelopen jaren grote negatieve impact zoveel als mogelijk weten af te wenden.

De coronacrisis heeft de OV-sector voor aanzienlijke uitdagingen geplaatst, en doet dat nog steeds. De recente ontwikkelingen rondom personeelstekorten en stijgende energieprijzen komen daar bij. Helaas zijn wij er niet gerust op dat dit voor de aankomende periode snel zal veranderen. Daartegenover staat dat afgelopen jaar de tarieven ongekend hard zijn gestegen, en vrezen we dat dit mogelijk ook niet de laatste keer zal zijn.
We zijn blij dat deze opgave expliciet is opgenomen als een opdracht in de Strategische Agenda. We zijn er alleen niet van overtuigd dat de voorgestelde aanpak voldoende is, mede doordat deze opdracht primair uitgaat van Corona als oorzaak van de problemen. We missen een actieve aanpak voor de personeelstekorten en hogere exploitatiekosten. Daarbij lijkt de lobby bij het Rijk tot nu toe weinig effect te hebben.
We roepen dan ook op om de concessie te herijken, waarbij dan niet alleen naar de financiële kant moet worden gekeken maar ook naar voldoende bereikbaarheid, beschikbaarheid en betaalbaarheid van het OV voor onze inwoners. We verwachten ook dat de gemeenten en raden in dat geval actief zullen worden betrokken.

Reactie algemeen bestuur

De financiële uitdagingen van het OV zijn er sinds de coronacrisis en ze houden aan. Daarmee krijgen ze als we niets doen een structureel karakter. Nu hebben we, gemeente en MRDH, alle zeilen bijgezet om het OV uit de wind te houden maar het OV, en daarmee onze gezamenlijke ambities, staan onder druk. De kunst is daarbij de reizigers zo veel mogelijk te ontzien. En dat is op zich al een grote uitdaging. Juist daarom is het belangrijk dat we voor een flexibele en wendbare Strategische Agenda kiezen. Het is een voorwaarde om direct in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Gemeente en de MRDH zitten daar hetzelfde in. Via de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en de adviescommissie Vervoersautoriteit worden de bestuurders en raadsleden bij de beleidsontwikkeling betrokken zodat zij in staat zijn de noodzakelijke beleidskeuzes te maken.
In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

Door de coronacrisis zijn de afgelopen jaren veel besluiten genomen zonder (of met beperkte) participatie. We hechten aan een goede, tijdige betrokkenheid van bewoners en roepen de MRDH op om met een passend voorstel te komen voor het herstel en verbeteren van de participatiemogelijkheden in de vervoersplan procedures.

Reactie algemeen bestuur

We streven ernaar zo snel mogelijk weer terug te gaan naar de reguliere werkwijze rondom vervoersplannen. Mede gezien de onduidelijkheid over eventuele rijkssteun voor het OV in 2024 en verder, is nu nog niet aan te geven wanneer we weer een normale vervoersplanprocedure kunnen doorlopen. Daarbij hechten we net als u aan een goede betrokkenheid van belanghebbenden zoals inwoners, in lijn met de gemeenschappelijke regeling hebben de gemeenteraden daarbij de primaire verantwoordelijkheid.

We verzoeken u om de aanbevelingen van het Rekenkameronderzoek 'Regionale bijdragen aan de economie' te implementeren. We vragen hierbij in het bijzonder aandacht voor een herinrichting van de uitvoerende functie van de pijler Economisch Vestigingsklimaat waarbij een nieuwe vorm van financiering wordt ontwikkeld met een duidelijke relatie met de Strategische Agenda en een doelmatige wijze van verstrekking. Daarbij benadrukken we het betrekken van goede (internationale) voorbeelden van regionale samenwerking bij dit proces. Het proces hiertoe zien we graag concreet opgenomen in de nieuwe Strategische Agenda.

Reactie algemeen bestuur

Na vaststelling van de Strategische Agenda is de koers bepaald voor de komende vier jaar, maar daarmee zijn we er nog niet. Wat betreft de subsidieregeling wordt de bijdrageregeling de komende periode verder doorontwikkeld en eind 2023 voorgelegd aan de Raden. Op deze manier is de uitvoering van de economische pijler duidelijk (financieel) herleidbaar en dragen we zorg voor de implementatie van de aanbevelingen van de Rotterdamse Rekenkamer.
Tevens uiten wij het verzoek tot zetten van stappen in de verbetering van de democratische legitimatie door ten eerste, lessen te trekken uit andere regioraden, en ten tweede door de verbeterpunten ten aanzien van de democratische legitimatie in de huidige en komende trajecten zoals de Uitvoering plan van aanpak Tweede Tussenevaluatie, Implementatie van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) en de Tussenevaluatie Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH), op korte termijn uit te werken in de uitvoeringsagenda; die staat gepland direct na de vaststelling van deze Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
Allereerst merken we op dat we, mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling, al verbeteringen hebben doorgevoerd in de werkwijze van de Adviescommissies. Dit blijven we doen en is een constant punt van aandacht. Daarnaast wordt in 2023 een start gemaakt met de tienjaarsevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben. Wat betreft versterking van de betrokkenheid van gemeenteraden gaan we ons licht opsteken bij- en lessen trekken uit ervaringen van andere regioraden. De resultaten hiervan bespreken we komend najaar met u, zodat de opbrengst kan worden meegenomen in de evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH. Wanneer er nieuwe informatie uit de evaluatie beschikbaar is, zullen we de adviescommissies tijdens de reguliere vergaderingen meenemen in de stand van zaken. De adviescommissies worden betrokken bij de opzet en invulling van de werkwijze van de evaluatie.
De voorliggende Strategische Agenda MRDH biedt een mooi perspectief voor onze regio, we zien dan ook uit naar de verdere uitwerking en de samenwerking met de MRDH en de 21 gemeenten.
Reactie algemeen bestuur
Een gezamenlijk traject met een gezamenlijk resultaat.

Schiedam
Wij hebben het genoegen om u, namens de gemeenteraad van Schiedam, onze zienswijze aan te bieden op de conceptontwerp-Strategische Agenda 2023-2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Een agenda die met een open blik naar de wereld en met buitengewone inspanning en betrokkenheid van velen tot stand is gekomen. Daarvoor willen wij u om te beginnen in elk geval onze waardering uitspreken.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Samenwerken in de regio heeft ons in de afgelopen bestuursperiode verder gebracht dan wat we alleen bereikt zouden hebben. We wijzen hiervoor graag naar alle succesvolle voorbeelden vanuit de Verstedelijkingsalliantie en de Groeiagenda Zuid-Holland.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen het dat u het resultaat en belang van regionale samenwerking onderschrijft en wij zijn blij met de voorbeelden die u aanhaalt en waarin gemeenten en MRDH de samenwerking succesvol hebben gemaakt
Als de afgelopen bestuursperiode ons verder iets geleerd heeft, is het dat de wereld in een enorm tempo kan veranderen. We zijn in veel opzichten en voor de korte termijn wendbaar gebleken om met deze veranderingen om te kunnen gaan. Dit heeft echter wel een prijs en is maar beperkt vol te houden. Voor de lange termijn is het noodzakelijker dan ooit om ons aanpassingsvermogen te vergroten om structureel met de veranderingen om te kunnen gaan. We herkennen ons daarmee in de koers, de opgaven en opdrachten zoals deze staan verwoord in de conceptontwerp-Strategische Agenda. Toch vragen veel van de opgaven en opdrachten ook om een bredere context en concretere uitwerking van wat dit de komende jaren gaat vragen aan keuzes en besluitvorming. Hier gaan we in onze zienswijze verder op in.
Reactie algemeen bestuur
De wereld is zoals u terecht opmerkt continue in beweging. We moeten dus alert blijven op de ontwikkelingen om ons heen. Mocht dit tussentijds leiden tot een ‘extra’ opdracht of een aanpassing van een opdracht dan moeten we ook hierin gezamenlijk de handschoen oppakken. De Strategische Agenda kent daarom een heldere koers, maar is wendbaar om te bewegingen als maatschappelijke opgaven daarom vragen.
Eerdere onderzoeken lieten zien dat het vergroten van nabijheid in de stad een enorme impuls betekent voor de bereikbaarheid. Hier is de regionale strategie van stedelijke transitie en verstedelijking op gericht. De kwantiteit zegt in dit geval nog onvoldoende over de kwaliteit van verbindingen. De zes opdrachten vragen nadrukkelijker dan ooit ook om een kwalitatieve analyse van onze bereikbaarheid met als centrale vraag: Bereiken de inwoners ook in voldoende mate de passende arbeidsplaatsen, rekening houdend met de ontwikkeling en vernieuwing van de economie? De groei van de regio moet wat ons betreft gepaard gaan met een betere bereikbaarheid voor alle inwoners en alle voorzieningen. Inzetten op ‘brede welvaart’ en breed welzijn staat wat ons betreft voorop bij investeringsbeslissingen. In MRDH-verband dient nadrukkelijker aandacht te zijn voor de verwevenheid van gemeenten met de woonopgave. Immers hebben keuzes m.b.t. verdichting dan wel uitbreiding van steden direct gevolgen voor omliggende gemeenten m.b.t. bereikbaarheid.
Reactie algemeen bestuur
Bereikbaarheid van voorzieningen en banen is essentieel voor de inwoners van de metropoolregio. De basis moet hiervoor minimaal op orde zijn en met opdracht vijf, Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk geven we daar invulling aan. Wat betreft ‘Brede Welvaart’, ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het om zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten. We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en

private partijen, zoals provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland en InnovationQuarter. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). Ook in het algemeen bestuur komt ‘brede welvaart’ op tafel. We maken de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda.

In een verstedelijkende omgeving neemt het belang van schone en efficiënte logistiek en bevoorrading steeds verder toe. Het uitrollen van een efficiënte logistiek vereist niet alleen kennisuitwisseling, maar ook een strategische visie op netwerken en locaties voor logistieke knooppunten gericht op stedelijke bevoorrading. In deze strategie moet ook oog zijn voor het vernieuwen van werklocaties.

Reactie algemeen bestuur

Binnen de logistieke opgave van Gebiedsprogramma MoVe wordt integraal naar deze opgave gekeken. Ook de MRDH draagt bij aan de ontwikkeling van het logistieke programma binnen het Gebiedsprogramma MoVe. De relatie die u legt met het vernieuwen van de werklocaties en netwerken en locaties voor logistieke knooppunten gericht op stedelijke bevoorrading is waardevol en pakken we graag met elkaar, Provincie Zuid-Holland, gemeenten en MRDH, op.

We leven in een tijdperk dat vraagt om structurele en systematische vernieuwing, een Transitie. De Transitie van de regio vraagt om veel meer dan de nu aangedragen opgaven, te weten inzet op Ruimte, Verouderde Technologie en Mismatch Arbeidsmarkt. Het gaat om een Transitie op het terrein van energie, grondstoffen, circulair, sociaal, onderwijs, maar ook financieel. De Transitie van de economie vraagt ook om innovatie van business modellen, om nieuw leiderschap, om inclusiviteit. Onderzoek wijst uit dat zo’n 40% van de ondernemers niet zo maar vanzelf mee kan in deze transitie. Universiteiten, Hogescholen en ondernemers werken al veel samen in ecosystemen. Onderzoek heeft uitgewezen dat om innovatie te versnellen de samenwerking tussen universiteiten en bedrijfsleven in innovatie-ecosystemen essentieel is. Zonder deze ecosystemen is de economie kleiner en minder veerkrachtig. In de nu voorliggende concept Strategische Agenda wordt de stimulering van ecosystemen in de regio, als belangrijke versneller voor de economische opgaven gemist.

Reactie algemeen bestuur

Voor nieuwe werkgelegenheid is een nauwe samenwerking tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid van groot belang. Het is wel degelijk onze inzet om dit ecosysteem, in samenwerking met de gemeenten, verder te versterken. Wij begrijpen dat dit nu niet duidelijk genoeg is opgenomen in de Strategische Agenda. We gaan dat als volgt aanpassen:

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 2 ‘Toekomstbestendige economie stimuleren’:</u>
“De MRDH zal in samenwerking met de gemeenten werken aan het versterken van het regionale innovatie ecosysteem. Dit doen we door de krachten te bundelen tussen de diverse projecten die nu door de gemeenten worden uitgevoerd. Hierbij kijken we o.a. naar toegang tot talent, toegang tot (inter)nationale markten en toegang tot investeringen.”

Bedrijven hebben moeite om arbeidskrachten te vinden. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Dat vraagt niet zozeer om toekomstbestendige arbeidsplaatsen als wel om meer mensen die geleid worden naar de banen van de toekomst. Dit begint al veel eerder dan nu in de Strategische Agenda aandacht aan wordt besteed. Het begint in het primair en voortgezet onderwijs, met het voorlichten van kinderen, ouders en leerkrachten over de arbeidsplaatsen van de toekomst en de opleidingen die daarvoor nodig zijn. Het is nodig om meer kinderen, meer studenten richting de benodigde opleidingen voor de banen van de toekomst te krijgen.
Daarvoor is het belangrijk te investeren in de ontwikkeling van levendige ecosystemen, waarin bedrijfsleven en onderwijs samenwerken aan deze opgave. Ook wordt ingezet op versterken van het MKB en het stimuleren van innovatie.

Reactie algemeen bestuur

Als uitwerking van de nieuwe Strategische Agenda gaan we een verkenning doen naar de aansluiting van PO/VO op het campusprogramma. Daarnaast zal worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van levendige innovatie-ecosystemen, waarin bedrijfsleven en onderwijs samenwerken in het versterken van het MKB.

De Strategische Agenda zet vooral in op het belang van technische innovatie. Het succes van innovaties wordt steeds afhankelijker van de manier waarop mensen omgaan met innovaties, support vanuit het management. Ook wordt hier het belang van innovatie op het gebied van business modellen, financiering, juridische structuren, leiderschapsontwikkeling en diversiteit gemist. Ook samenwerking in ecosystemen kan innovaties versnellen. “Netwerkend werken zorgt voor meer innovatie en meer toegevoegde waarde”. De MRDH stimuleert daarom de campusontwikkeling. Onze regio kenmerkt zich door diverse mooie en toonaangevende campussen en LLO-programma’s. Deze zijn succesvol als ze zijn ingebed in een volwassen en gezond ecosysteem en als er voldoende talent naar de campussen wordt vervoerd. Wat hier wordt gemist is hoe je leerlingen vanuit de middelbare school en ongezien talent (dat nog niet meedoet) richting de campussen krijgt. Nog meer campussen leiden niet automatisch tot nog meer mensen in de banen van de toekomst. De campusontwikkeling heeft behoefte aan pre-campusprogramma’s voor po en vo, precampusprogramma’s voor ongezien talent en een vergroting van het ecosysteem rondom de campussen.
Reactie algemeen bestuur
De versterking van het MKB is niet uitsluitend gericht op technische innovaties. We herkennen wat u schrijft: techniek is geen doel op zich. Mensen moeten er ook mee om kunnen gaan. Als blijkt dat behoefte is aan projecten en/of kennisdeling op het gebied van sociale of andersoortige innovaties, dan valt ook dit binnen de mogelijkheden. Met de nieuwe Strategische Agenda in de hand gaan we onderzoeken doen naar de aansluiting van PO/VO op het Campusprogramma en de mogelijkheden voor een pre-campusprogramma’s worden onderzocht.
Het stimuleren van actieve en collectieve vormen van mobiliteit vragen om meer dan alleen de beschikbaarheid en verbetering van infrastructuur. Het gaat om structurele veranderingen in ons mobiliteitsgedrag. Daarvoor is ook inzet op de beleving en veiligheid noodzakelijk. Met verkeersveiligheid gaat het regionaal en nationaal de verkeerde kant op. Mede door toegenomen verkeersdrukte na corona gebeuren veel meer ongevallen. Vooral onder fietsers en op lokale verbindingen stijgt het aantal ongevallen en het aantal verkeersslachtoffers nu snel. Willen we in onze regio en binnenstedelijk meer mensen lopend en fietsend laten bewegen, dan moet verkeersveiligheid een hogere prioriteit in de regio gaan krijgen. Het vraagt om een integrale en strategische aanpak om de negatieve trend van verkeersveiligheid weer om te buigen en ‘van de nul een punt te maken’.
Reactie algemeen bestuur
Verkeersveiligheid is en blijft belangrijk binnen mobiliteit en dus belangrijk voor onze regio.
De komende jaren komt de toepassing van ’Van 50 naar 30 km/h’ in veel gemeenten ter sprake. Dit gaat ook invloed hebben op snelheid, doorstroming en lijnvoering van het openbaar vervoer. Het is noodzakelijk dat MRDH als concessieverlener en gemeenschappelijke regeling de leidende rol gaat oppakken en richting gaat geven aan deze discussie. Het zal nodig zijn om de invloed op OV-exploitatie verder te onderzoeken en dit mee te nemen in de aanpak van verkeersveiligheid én OV in de toekomst.
Reactie algemeen bestuur
We delen uw conclusie en oproep. Op pagina 37 van de Strategische Agenda staat de opgave voor 30km/uur gebieden daarom ook opgenomen in relatie tot het OV. De MRDH zal hierin haar verantwoordelijkheid nemen. Dit onderdeel komt expliciet terug in de op te stellen OV-visie.
Wij onderschrijven de noodzaak voor een bredere taakopvatting van Zuid Holland Bereikbaar en de inzet van hun kennis en netwerk voor duurzame en structurele verandering van mobiliteitsgedrag in de regio. Wat ons betreft kan en mag dit nadrukkelijker worden gekoppeld aan de doelstellingen en opgaven van het programma Duurzame Mobiliteit binnen de regio.
Reactie algemeen bestuur
We onderschrijven deze suggestie en als één van moederorganisaties van Zuid Holland Bereikbaar nemen we deze suggestie mee in de samenwerking met de mede-initiatiefnemers en in de aansturing van Zuid-Holland Bereikbaar.

In november 2021 hebben wij een nieuwe economische visie vastgesteld, ‘Kansen voor Schiedam’, waarin naast diverse thematische economische opgaven ook een ruimtelijk economische strategie is opgenomen ten aanzien van de Schiedamse werklocaties: bedrijventerreinen, kantorenlocaties, detailhandels-/publieksvoorzieningencentra. Deze sluit aan op de Strategie werklocaties van de MRDH. Kernuitgangspunten in de Schiedamse strategie werklocaties zijn:

- Behoud van voldoende en passende fysieke ruimte en milieuruimte voor bedrijvigheid op de bedrijventerreinen;
- Beter en intensiever benutten van werklocaties en bedrijfsvastgoed;
- Concentratie van zelfstandige kantoren op multimodaal ontsloten knooppunten;
- Kwantitatieve en kwalitatieve versterking van de detailhandelsstructuur.

Hiermee onderschrijven wij wat er in de Strategische Agenda is opgenomen over werklocaties. Hierbij merken we op dat ‘behoud van voldoende en passende ruimte voor bedrijvigheid’ wat ons betreft toegevoegd zou moeten worden toegevoegd aan de omschrijving van opdracht 4. Dit geeft in de eerste plaats aan dat ook werklocaties te maken hebben met de grote druk op de ruimte die de afgelopen jaren is ontstaan in de regio. Hiermee wordt daarnaast ook het belang benadrukt van werkgelegenheid, productiemogelijkheden, voorzieningen en de overgang naar een circulaire economie.

Reactie algemeen bestuur

Het stemt ons tevreden dat de Strategische Agenda aansluit bij de gemeentelijke strategie werklocaties. Bij de omschrijving van opdracht 4 staat de volgende zin opgenomen: *“In relatie tot de verstedelijking is er een opgave om de verhouding tussen bevolkingsgroei en ruimte voor werken en bedrijven te bewaken”.* In de strategie werklocaties is ruimtebehoud voor passende bedrijvigheid ook een belangrijke opgave waar we graag de komende tijd met de gemeenten extra invulling aan willen geven.

Een laatste opmerking ten aanzien van werklocaties en opdracht 4 betreft het gebruik van de term ‘leegstand’ in de paragrafen Impact en Resultaten. Wij stellen voor om daar als doel het verbeteren en/of optimaliseren van ruimtegebruik op te nemen. Het verminderen van leegstand van bedrijfspanden is daar een logisch gevolg van en geen doel op zich.

Reactie algemeen bestuur

Het verminderen van leegstand is een manier om passende ruimte voor werkfuncties te bereiken, waarbij een leegstandspercentage een goed te monitoren indicator is. Zoals u zelf aangeeft eerder in uw zienswijze is het behoud van voldoende en passende ruimte voor bedrijvigheid van belang en daarmee ook een verbetering en/of optimalisering van ruimtegebruik.

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 4 ‘Vernieuwen van werklocaties’:</u>
Ruimte voor werken gaan we benadrukken in de paragraaf Impact in de nieuwe Strategische Agenda door op te nemen: het verbeteren en/of optimaliseren van ruimtegebruik.

Het vernieuwen van de economie en de samenleving vraagt ook om een flexibele kijk op verbindingen. Niet altijd sluit het aanbod van mobiliteit en infrastructuur aan bij de vraag. Een sterk mobiliteitsnetwerk is in staat om zich aan te passen aan veranderingen in economie en samenleving. Dit is in de MRDH nu nog onvoldoende het geval.
We onderschrijven daarom de noodzaak om blijvend te werken aan het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk. We steunen hierbij de prioritering van fiets, verkeersveiligheid, OV en ketenmobiliteit.

Reactie algemeen bestuur

We waarderen het dat u de prioritering van fiets, verkeersveiligheid, OV en ketenmobiliteit steunt.

Het wegennet in Zuid Holland nadert met de realisatie van verschillende nieuwe wegen zijn voltooiing. Dit biedt ook in onze ogen uitstekende kansen voor Bus Rapid Transit (BRT) op bestaande en nieuwe verbindingen. Als knooppunt in het Westelijk deel van de regio ziet Schiedam deze kansen ook. Het ruimtebeslag van bus-voorzieningen, waaronder haltes én laadvoorzieningen, in verstedelijkende stationsomgevingen zorgt echter wel voor steeds grotere uitdagingen. Willen we BRT ook in de toekomst kansrijk houden, dan is een visie op BRT en kansrijke verbindingen onontbeerlijk. Deze kan dan bij de ontwikkelingen van knooppunten, waaronder Schiedam Centrum, worden meegenomen.	
Reactie algemeen bestuur	
Wij zien zeker kansen voor de rol van BRT binnen het OV-netwerk en het mobiliteitsnetwerk. Een aantal studies hierover lopen al. Die gaan ons helpen om samen met Schiedam tot de goede keuzes te komen.	
Het kabinet is voornemens om, met de overgang naar zero-emissie automobiliteit in het achterhoofd, in te zetten op ‘Betalen naar gebruik’ voor bezitters van motorvoertuigen. Een groot deel van de bezitslasten van motorvoertuigen verschuiven dan richting gebruikslasten. Het KiM heeft al becijferd dat dit waarschijnlijk gaat leiden tot groei van het wagenpark en toename van gemiddeld gewicht. Hiermee verschuift ook een groot deel van de lasten van Rijk (rijden) naar Gemeenten (parkeren). Vooral in stedelijke regio’s als de onze kunnen de gevolgen groot zijn. Het in kaart brengen van de effecten en het vertegenwoordigen van een gezamenlijke inbreng bij het Rijk op het thema ‘Betalen naar gebruik’ zijn, wat ons betreft ook onderdeel van deze opdracht.	
Reactie algemeen bestuur	
Op dit moment is nog onvoldoende bekend over hoe de uitwerking eruit ziet van ‘Betalen naar gebruik’. Mocht de situatie concreter worden dan nemen we uw oproep ter harte om ook de effecten voor de metropoolregio in beeld te brengen en een gezamenlijk inbreng richting het Rijk te formuleren.	
Deze opdracht beschouwt de gemeente Schiedam als de belangrijkste. De noodzaak is er om de komende jaren blijvend te werken aan een sterk herstel van het openbaar vervoer. Het is van groot belang voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van verdichtende steden dat het openbaar vervoer zo goed mogelijk blijft functioneren. De dienstregelingen in het OV zijn in de afgelopen jaren steeds afgeschaald. Niet alleen vanwege de lagere reizigersaantallen door corona, maar ook door personeels- en materieeltekorten. Dit begint op veel plaatsen met groeiende reizigersaantallen al te knellen. De periodieke herijkingen zijn, om begrijpelijke redenen, primair gericht op de gezonde financiële positie van de vervoerders. Herstel van reizigersaantallen gaan wat ons betreft echter hand in hand met herstel van vervoeraanbod, juist ook op dalurenmomenten. Willen we qua reizigersaantallen in 2025 weer op het gewenste niveau zitten, dan zal ook het vervoeraanbod mee moeten groeien. Wat ons betreft ook veel sneller dan in 2026. Het toekomstige vervoeraanbod hoeft wat ons betreft niet een kopie te worden van het aanbod in 2019. In de dynamische wereld waarin we nu leven is het moment daar om na te gaan of er behoefte is aan andere, nieuwe verbindingen in het netwerk die kunnen bijdragen aan een sneller herstel van het OV. Een zo snel mogelijke terugkeer van de vervoerplannenprocedure is van groot belang voor een evenwichtige afweging van keuzes en voorstellen. De Strategische Agenda moet duidelijker en nadrukkelijker aandacht hebben voor de rolverdeling tussen en verantwoordelijkheden van alle partijen op de weg naar herstel. Met name de rol van vervoerders bij het terugwinnen van reizigers is in onze ogen nog onvoldoende belicht.	
Reactie algemeen bestuur	
De financiële uitdagingen van het OV zijn er sinds de coronacrisis en ze houden aan. Daarmee krijgen ze als we niets doen een structureel karakter. Nu hebben we, gemeente en MRDH, alle zeilen bijgezet om het OV uit de wind te houden maar het OV, en daarmee onze gezamenlijke ambities, staan onder druk. De kunst is de reizigers zo veel mogelijk te ontzien en perspectief te houden op het OV wat nu en in de toekomst nodig is. Gemeente en de MRDH zitten daar hetzelfde in. Via de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en de adviescommissie Vervoersautoriteit worden de bestuurders en raadsleden bij de beleidsontwikkeling betrokken zodat zij in staat zijn de noodzakelijke beleidskeuzes te maken. Mocht er aanleiding zijn voor een herijking van het OV dan zal dat in de MRDH gremia worden besproken en besloten. Daarbij zitten de bestuurders en raadsleden dus zelf aan het stuur om actueel in te springen op de actuele ontwikkelingen in het OV.	

De voorliggende Strategische Agenda is vooral een plan voor de kortere termijn. Vanuit uitvoeringsgedachte is dat begrijpelijk. Echter zou het meer wenselijk zijn, om een meer omvattende visie vanuit MRDH voor keuzes m.b.t. 20 jaar na vandaag: welke uitdagingen wachten de 21 gemeenten? Welke integrale opgaven zijn er die ook de economie raken of juist impact hebben op verkeer en vervoer? Hoe kunnen we vervoer op water wellicht beter gebruiken in de toekomst, om de landwegen te ontlasten?	
Reactie algemeen bestuur	
De opdrachten sluiten aan op de opgaven die we de komende jaren op ons af zien komen. Wat betreft de eerste drie opdrachten zijn dat ambities met een wat langere adem: Investeren in bereikbaarheid, Toekomstbestendige economie stimuleren en Actieve en collectieve mobiliteit stimuleren, De andere opdrachten: Vernieuwen van werklocaties, Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk en het Herstellen van het OV systeem moeten de komende vier jaar al het gewenste resultaat opleveren. Wat betreft uw zienswijze stellen we in 2024 een visie te maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.	
Tot slot dient er binnen de Strategisch Agenda aandacht te zijn voor een kwalitatieve rol van de deelnemende raadsleden. Reeds in de evaluatie van professor Jouke de Vries van 2017, kwam naar voren dat gepoogd is gemeenteraden meer te betrekken bij de MRDH via adviescommissies. De beleving is nog altijd verre van ideaal. Waar juist de rol van inspiratie doorslaggevend zou moeten zijn, is de huidige praktijk er één van passen in een compacte agenda. Er is nauwelijks tijd om naar elkaar te luisteren en te leren van elkaar. Om de knowhow beter te benutten van de raadsleden, vandaar het beroep hier aandacht aan te geven.	
Reactie algemeen bestuur	
De betrokkenheid van zowel bestuurders, raadsleden als ambtenaren van de 21 gemeenten is essentieel voor de netwerkorganisatie MRDH. De voorliggende Strategische Agenda is er het levende bewijs van. Er is intensief en open samengewerkt door de gemeenten en de MRDH werkorganisatie faciliteerde dat met digitale en fysieke ontmoetingen. Het is belangrijk om die manier van ontmoeten en met elkaar in gesprek gaan niet alleen vol te houden maar uit te bouwen. Graag gaan we met u in gesprek hoe we deze inspiratie en wens tot kennisdelen nadrukkelijker kunnen organiseren. Overigens wijzen we u daarbij graag op de al bestaande metropoolcafés, MRDH Live en de bijeenkomsten die vanuit de AB commissie worden georganiseerd.	
De MRDH komt samen verder. Een motto voor de regio dat we geheel kunnen onderschrijven. Het is een samenwerking die daarom kan blijven rekenen op een actieve inbreng vanuit Schiedam. De samenwerking staat wel op veel gebieden onder druk. Afnemende uitvoeringskracht bij gemeenten zorgt voor onzekerheid over uitvoering van en betrokkenheid bij projecten. We zien ook dat bij groeiende financiële onzekerheid gemeenten kritischer kijken naar de effectiviteit van gemeenschappelijke regelingen. Dit kan op langere termijn sturend gaan werken bij het programmeren van projecten en activiteiten. Wij vragen om hier oog voor te hebben en te blijven werken aan borging van een evenwichtige inzet over de regio.	
Reactie algemeen bestuur	
We waarderen uw actieve inbreng zeer en delen uw zorg wat betreft de afnemende uitvoeringskracht bij gemeenten. We hopen dat de flexibele schil van medewerkers die toegevoegd wordt aan de MRDH werkorganisatie iets kan afnemen van de druk die op regionale samenwerking staat	

Vlaardingen
Wij zijn blij met het voorliggende ontwerp Strategische Agenda en feliciteren uw raden en colleges met dit gezamenlijke resultaat.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
In uw presentatie d.d. 12 januari jl. gaf u de kansen rondom de Hoekse Lijn aan. Het valt ons op dat in het ontwerp hierover weinig terugkomt. In het begin (pag. 7 en 11) wordt het genoemd maar daarna komt het niet meer terug. Wij zien kansen in versterken van wonen rondom de Hoekse Lijn. Het biedt kansen voor recreatie en het versterken van vrijetijdseconomie. Het biedt perspectief op het verbeteren van knooppunten stationsgebieden.
Reactie algemeen bestuur
Afgelopen jaren hebben we met elkaar de kansen rondom de Hoekse Lijn in beeld gebracht. Daar blijven we mee doorgaan en onze rol in pakken. Binnen opdracht 1, Investeren in bereikbaarheid, past dit als concreet voorbeeld bij de plannen en besluiten. Niet alle projecten zijn hier opgenomen. We gaan de Hoekse Lijn hieraan toe te voegen. <u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 1 'Investeren in bereikbaarheid:</u> Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.
Een van de hoofddoelen van de MRDH is het versterken van het economisch vestigingsklimaat. Wij onderschrijven dat Vlaardingen heeft groot belang bij het versterken van het economisch vestigingsklimaat, gezien de combinatie van een laag aantal banen (390 per 1.000 inwoners) en een groot aantal mensen met een werkloosheidsuitkering.
Reactie algemeen bestuur
Het versterken van het economisch vestigingsklimaat is inderdaad één van de doelen van de MRDH. Door sterk te investeren in MBO-campussen (zoals de Zorg Innovatie Academie en de Food Innovation Academy) en een Leven Lang Ontwikkelen draagt de Strategische Agenda bij aan het vergroten van kansen van onder andere praktisch geschoolde mensen.
Bij de ontwikkeling 2016-2040 van woningen (kaart pag. 20) voor Vlaardingen toevoegen dat het een ambitie betreft tot 2030.
Reactie algemeen bestuur
<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij opdracht 1 'Investeren in bereikbaarheid:</u> Het jaar 2040 moet in alle gevallen 2030 zijn en dat wordt aangepast in de Strategische Agenda.
Vanuit Programmalijn Logistiek (pag. 21) is het de bedoeling om de bouwlogistiek en agrologistiek tussen mainport en greenport te verbeteren. Voor Vlaardingen essentieel omdat het onderliggende wegennet naar de Mainport functie niet goed berekend is op uitbreiding. Bereikbaarheid van ons recreatie- en natuurgebied de Broekpolder is ons inziens niet aanwezig. Onderzoek om te kijken naar verbeteringen van dit gebied vanuit de regio onderschrijven wij van harte.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de logistieke opgave van Gebiedsprogramma MoVe wordt integraal naar de logistieke opgave gekeken. Ook de MRDH draagt bij aan de ontwikkeling van het logistieke programma binnen MoVe en pakken we dit op. We gaan in de aankomende periode de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden met fiets en openbaar vervoer onderzoeken. De eerste stap is om gezamenlijk te bepalen voor welke recreatie- en natuurgebieden van regionale betekenis de bereikbaarheid kan worden verbeterd. We nemen Broekpolder mee in die afweging.

Opvallend is dat Vlaardingen onder diverse gebiedstypen valt namelijk stedelijk woon- en werkgebied en Mainport. De (toekomstige) realisatie van woningen in de Rivierzone en daarmee de komst van bewoners die reizen naar hun werk betekent een intensivering van het autoverkeer dan wel OV in het gebied. Vanuit opdracht 1 is het de bedoeling om verbeteringen in het netwerk uit te voeren en bij bullet 1 wordt hier de Oeververbindingen (pag. 23) genoemd. De realisatie van de Rivierzone langs de Nieuwe Maas brengt verkenning en onderbouwing voor vervoer over water dichterbij.
Reactie algemeen bestuur
We zien in uw opmerking een ambitie om, naast OV ook collectief vervoer over water te gaan benutten als extra mogelijkheid. We brengen uw ambitie graag onder de aandacht van de provincie Zuid-Holland, waar de verantwoordelijkheid voor deze vorm van vervoer is belegd.
Het valt ons op dat bij het onderdeel Werklocaties (kaart pag. 42) veel van onze bedrijventerreinen worden geduid als Grootschalige Productie Dit is niet juist. Momenteel hebben de huidige bedrijventerreinen vooral de functie regulier. In lijn met de gewenste intensivering van de bedrijfsterreinen zal het aandeel regulier alleen maar verder toenemen
Reactie algemeen bestuur
De kaart waar u naar verwijst is afkomstig uit de Strategie Werklocaties MRDH en bevat alle 11 bedrijventerreinen in Vlaardingen. Het merendeel is al aangegeven als reguliere bedrijventerreinen, maar een klein aantal terreinen, zoals de Koggehaven en Zevemanshaven, zijn als grootschalige productie aangegeven. In deze categorisering zijn wel degelijk reguliere bedrijfsactiviteiten onder te brengen. In een volgende herziening van de strategie werklocaties, passen wij de categorisering nogmaals aan indien nodig.
Bij de verwachte resultaten in 2026 wordt het ‘vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt’ genoemd (pag. 37). Indien de metrolijn Hoekse Lijn frequenter gaat rijden genereert dit meer geluidsbelasting. Nu al voldoet de metrolijn niet aan de GPP zoals vermeld in het geluidregister. Meer vervoersbewegingen levert ook meer geluid op. Dit is een zorg die wij aan u meegeven. Voor de nieuwe bouwplannen langs het spoor zal dit minder gevolgen hebben dan voor de bestaande bouw dicht bij het spoor.
Reactie algemeen bestuur
Wij herkennen deze zorg. Het beperken van geluidshinder en de daarmee samenhangende regelgeving zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Om geluidshinder binnen de perken te houden is dus samenwerking tussen gemeente, vervoerder(s) en de MRDH nodig. Voor de Hoekse Lijn loopt inmiddels een traject en zijn – gezien de overschrijding – maatregelen in voorbereiding.
Bij de verwachte resultaten in 2026 onderzoeken we de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile activiteiten en deeldiensten. Op initiatief van de individuele gemeenten wordt onderzocht wat mogelijke verbeteringen zijn (pag. 37). Om de reistijd met het OV van deur tot deur te verminderen zijn goede fietsvoorzieningen nabij de metro stations belangrijk. De aantrekkelijkheid van het OV staat of valt met de reistijd die nodig is om van huis of vanuit de werkplek naar het station te komen. De “last mile”. Een groot gedeelte van de reizigers met het OV gebruikt hiervoor de fiets. In de praktijk zien we dat veel van de fietsenstallingen rondom de metrostations overvol zijn. Om het reizen met het OV aantrekkelijk te maken en te houden zijn kwalitatief goede en ruime fietsvoorzieningen een voorwaarde. De gemeente Vlaardingen is voorstander om de komende jaren de fietsvoorzieningen rondom de stations van zowel een kwalitatieve als kwantitatieve impuls te voorzien.
Reactie algemeen bestuur
De wens om de komende jaren meer fietsvoorzieningen te realiseren is een gedeelde ambitie.

Vlaardingen is een aantrekkelijke stad om te wonen mede vanwege de nabijheid van Rotterdam met zijn uitgaansgelegenheden en werkgelegenheid. Een goede verbinding met het openbaar vervoer maakt het voor alle inwoners van Vlaardingen mogelijk om te werken en te recreëren in Rotterdam. Ook de wederzijdse werking van het openbaar vervoer is voor Vlaardingen van belang. Mensen die in Vlaardingen recreëren en/of werken moeten gebruik kunnen maken van een goede verbinding met het openbaar vervoer. Een nachtelijke verbinding is hierin essentieel. Voor Vlaardingse inwoners met een onregelmatige baan buiten Vlaardingen en voor onze inwoners die genieten van een avondje uit buiten de stad is een belangrijk toekomstbeeld voor Vlaardingen een nachtelijke verbinding, ditzelfde geldt voor mensen die naar Vlaardingen reizen voor dezelfde doeleinden. Door deze nachtelijke verbinding wordt de metropoolregio nog aantrekkelijker om te wonen en te werken. Wij zijn voorstander om de mogelijkheden en effecten te onderzoeken voor een dagelijkse 24 uurs metro verbinding tussen Hoek van Holland en Nesselande. Ook zijn wij voorstander om de BOB-bus zo spoedig mogelijk weer te laten rijden.

Reactie algemeen bestuur

In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Sinds 2020, toen de coronacrisis uitbrak, hebben de vervoersbedrijven grote financiële problemen. Rijk, MRDH en gemeenten hebben de vervoersbedrijven ondersteund maar afschaling van het OV was niet overal te voorkomen. Dit heeft geleid tot het tijdelijk schrappen van de BOB-bus. Zodra het financieel weer mogelijk is kijken we naar de mogelijkheden om het nachtelijk OV als de BOV-bus weer op te starten.

Het is wenselijk dat elke gemeente minimaal één directe OV-verbinding heeft naar een groot nationaal OV-knooppunt in de regio. Deze knooppunten zijn Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Den Haag Holland Spoor. Hierdoor verbetert de verbinding van gemeente ook met gebieden buiten de regio. Voor de gemeente Vlaardingen geldt dat er nu geen directe verbinding is met één van deze nationale OV-knooppunten. Deze directe verbinding is met een hoogwaardige kwaliteit te realiseren door de huidige Hoekselijn door te laten rijden tot en met Rotterdam Centraal. Wij verzoeken u daarom om in de Strategische Agenda het project op te nemen om de Hoekselijn door te laten rijden tot Rotterdam Centraal. Hierdoor wordt Vlaardingen Oost of Vlaardingen Centrum het gemeentelijke OV-knooppunt van Vlaardingen. Voor Vlaardingse forenzen wordt hiermee het OV aantrekkelijker en we verwachten dat er hierdoor meer reizigers komen voor de Hoekselijn.

Reactie algemeen bestuur

Uw reactie is een pleidooi voor kwalitatief goed en efficiënt openbaar vervoer. Dat is precies wat we als Metropoolregio, waar u onderdeel van bent, als inzet hebben benoemd. Daarbij willen we ook adresseren dat Vlaardingen nu al is verbonden met Rotterdam, weliswaar met een overstap. De MRDH inzet was en is om het knooppunt Schiedam centrum te versterken. Dit knooppunt is belangrijk voor een groot deel van onze regio, voor de Waterweggemeenten en ook voor Nissewaard en Voorne aan Zee. Uw suggestie om de metro's van de Hoekse Lijn direct door te laten rijden naar Rotterdam Centraal heeft, gelet op de functie van het knooppunt Schiedam centrum, geen meerwaarde ten opzichte van het versterken van knooppunt Schiedam centrum. Bovendien is het doorrijden met metro's vanaf de Hoekse Lijn naar Rotterdam Centraal momenteel technisch onmogelijk.
De MRDH heeft daarnaast ongeveer 500 miljoen euro extra bijgedragen om het OV tijdens de coronajaren in stand te houden. Dat is gebeurd door een mix van compensatiemaatregelen en stimuleringsmaatregelen om het OV toekomstvast te maken. Dankzij de extra financiële inzet van de MRDH en ondersteuning van het Rijk hebben we de afgelopen jaren grote negatieve impact op het OV zoveel als mogelijk weten af te wenden.
Tot slot, de MRDH gaat in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

Het is wenselijk dat zorg goed toegankelijk blijft met het openbaar vervoer. We zien een demografische ontwikkeling waarbij senioren langer mobiel blijven en meer gebruik maken van het openbaar vervoer van en naar zorginstellingen. Daarnaast is het van belang dat de ziekenhuiszorg goed bereikbaar blijft, terwijl de

ziekenhuizen zich steeds meer concentreren in de grote steden in de regio. We verzoeken daarom in de Strategische Agenda een visie op te nemen met de doelstelling om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid van zorginstellingen.
Reactie algemeen bestuur
In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen. In de aankomende jaren onderzoeken we ook hoe de bereikbaarheid van voorzieningen kan worden verbeterd. We stellen voor de bereikbaarheid van zorginstellingen in dat onderzoek mee te nemen.
In het kader van de realisatie van de Blankenburgverbinding in afstemming en overleg met de Provincie Zuid-Holland zorg te dragen voor de totstandkoming van een busverbinding waar ook fietsers gebruik van kunnen maken.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam loopt een haalbaarheidsonderzoek naar een busverbinding door de Blankenburgverbinding. Omdat het Rijk geen uitzondering wil maken voor een fietsverbinding in de tunnel blijft instandhouding van de veerpont voor fietsers in stand, zoals ook al uitgangspunt is geweest bij afspraken die destijds zijn gemaakt rond de Blankenburgverbinding. Provincie Zuid-Holland is opdrachtgever van de veerverbinding.
Op de metropolitane Kaart Regionale mobiliteitsnetwerk (pag. 49) mist de metropolitane fietsverbinding naar Hoek van Holland. Daarnaast zien wij graag het verkennen van het metropolitane fietspad Noord-Zuid.
Reactie algemeen bestuur
Op de kaart worden enkel de routes getoond die in het MFR programma zitten. We gaan graag met u in gesprek over verdere ontwikkeling van fietsverbindingen door uw gemeente en de regio.
Bij Monitoring en Evaluatie (pag. 64) wordt wel gemeld dat de voortgang van beleid en de voortgang van de uitvoering worden gemonitord. Wanneer de monitoring zal plaatsvinden is niet duidelijk. De resultaten staan allemaal op 2026. Wij zien graag op een eerder moment een (tussen) evaluatie of monitoring om te voortgang te bewaken.
Reactie algemeen bestuur
De resultaten van de monitoring krijgen een plek in de begroting/jaarrekening, daarmee is jaarlijkse monitoring geborgd. Bovendien worden tweejaarlijks de indicatoren gemonitord waardoor zichtbaar wordt of we goed op koers liggen.
We zijn blij met het programma om de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt te verbeteren (blz. 29). Vlaardingen heeft de ambitie om een innovatieve MBO-opleidingsstad te worden en richt zich daarbij onder meer op het faciliteren en ondersteunen van het doorontwikkelen van de Food en Zorg Innovatie Academies en op het Leven Lang Ontwikkelen. De MRDH Strategische Agenda sluit daar goed bij aan.
Reactie algemeen bestuur
Dank en we denken graag mee zodat Vlaardingen zich steeds meer kan ontwikkelen als een MBO-opleidingsstad.

Wij geven u mee dat de nummering bij de kaart campussen en LLO-skills opleidingen (pag. 28) niet klopt. De Zorg Innovatie Academie hoort onder de campusprogramma's.
Reactie algemeen bestuur
De Zorg Innovatie Academie (ZIA) is naast de Food Innovatie Academie een mooi voorbeeld van samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven om mensen op te leiden voor de banen van de toekomst. We hebben eerder een project gefinancierd dat als bouwsteen voor de ZIA campus diende. De campussen op de kaart zijn allemaal fysieke locaties en op dit moment is er voor de ZIA nog geen fysieke locatie gerealiseerd. We gaan de ZIA op de kaart opnemen als ZIA in oprichting. We werken graag samen in de realisatie van de campus richting de volgende fase.
In deze concept agenda wordt er geen inzicht gegeven in de financiën. Dat is een gemis. Per opdracht wordt wel gesteld dat de kosten binnen de begroting van de MDRH moeten vallen. Als conclusie wordt in de ontwerp Strategische Agenda gesteld dat er keuzes en prioriteiten gesteld moeten worden, omdat de kosten van alle opdrachten niet passen binnen de begroting van MDRH. Hoe deze keuzes en prioriteiten gemaakt worden is niet bekend. Dat maakt dat het voor Vlaardingen moeilijk wordt om vast te stellen of deze Strategische Agenda gevoerd kan worden.
Reactie algemeen bestuur
Per programma is in beeld gebracht wat de komende vier jaar de beschikbare middelen zijn. Voor de periode daarna zien we dat de ambitie groter is dan de beschikbare middelen. Daarom zijn in hoofdstuk drie de 'leidende principes' opgesteld. Deze worden komend jaar verder geconcretiseerd waardoor het makkelijker wordt om ook op de langere termijn prioriteiten te stellen. Dit moet helpen om in beeld te brengen hoe prioritering kan plaatsvinden. Verder zetten we in op het krijgen van meer financiële armslag en voeren daarvoor een lobby bij het Rijk om de Brede Doeluitkering (BDU) te verhogen. Daarnaast is de begroting van de MRDH aangepast aan de Strategische Agenda, deze wordt na zienswijze vastgesteld door het Algemeen Bestuur.
Gelet op onze ambities op wonen, werken en recreëren, heeft Vlaardingen belang bij zowel een goede ontsluiting en bereikbaarheid als bij een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze meeneemt in de verdere besluitvorming en zien ernaar uit om samen met u het verder te concretiseren en uit te werken.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw zienswijze en gaan deze volgens de hierboven beschreven antwoorden verwerken, meenemen en/of concretiseren. Wij zien uit naar de verdere samenwerking om uitvoering te geven aan deze Strategische Agenda.

Voorne aan Zee	
De Strategische Agenda MRDH is tot stand gekomen in een uitgebreid proces met de deelnemende gemeenten. Ook de gemeenteraden zijn meermalen in de gelegenheid gesteld om input te geven tijdens de ontwerpperiode. Wij hebben met instemming kennis genomen van de meegestuurde bijlagen, waaronder de reflecties van de Adviescommissies en Bestuurscommissies op het proces. Door dit proces is de Strategische Agenda MRDH daadwerkelijk een agenda van de gezamenlijke deelnemende gemeenten. Wij realiseren ons dat u mogelijk in de afgelopen periode op onderdelen actieve deelname aan dit proces heeft gemist vanuit de raden van de voormalige gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne. Dat is niet omdat wij minder waarde hechten aan de samenwerking met de MRDH-gemeenten Integendeel, wij delen het uitgangspunt dan samenwerken in de regio nodig is en sterker maakt. Het fusietraject van de drie gemeenten heeft echter in de afgelopen periode veel bestuurlijke aandacht gevraagd. In de komende periode wil de nieuwe gemeente Voorne aan Zee actief met de regiogemeenten aan de slag met de uitwerking van deze Strategische Agenda.	
Reactie algemeen bestuur	
Alle begrip dat de fusie veel inzet van Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne heeft gevraagd. We kijken uit naar de samenwerking met de gemeente Voorne aan Zee.	
Wij onderschrijven de aangegeven koers voor de komende jaren langs de lijnen: groei van de regio, vernieuwing van de regio, kwaliteit van de regio en herstel van de regio (met name het OV-systeem). Wij zijn blij met de nadere aanscherping daarvan in zes concrete opdrachten: - Investeren in bereikbaarheid - Stimuleren van toekomstbestendige economie - Stimuleren van actieve en collectieve vormen van mobiliteit - Vernieuwen van werklocaties - Versterken van het regionale mobilteitsnetwerk - Herstellen van OV-systemen. We begrijpen dat deze koers en opdrachten in de jaarlijkse begrotingen met bijbehorend werkplannen nader worden uitgewerkt. We hebben een aantal aandachtspunten die we op voorhand graag met u delen.	
Reactie algemeen bestuur	
Fijn dat u de aangegeven koers voor de komende jaren onderschrijft.	
De nadere specificering in de concept Strategische Agenda luidt: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei te faciliteren. In onze ogen is de opdracht breder dan dat. Bereikbaarheid is een noodzakelijke randvoorwaarde voor de versterking van de ‘brede welvaart’ in de regio. Natuurlijk moet de bevolkingsgroei gefaciliteerd worden. Maar daarnaast is met name voor de meer perifere, landelijke gebieden bereikbaarheid een middel voor onze inwoners om werklocaties en onderwijsvoorzieningen in de regio te bereiken. We zijn blij met de toezegging van de minister voor de verbreding van de N57 en de ongelijkvloerse kruising, maar blijven aandacht vragen voor een zo spoedig mogelijke realisatie. Het is ook van belang voor de inwoners van onze regiogemeenten, om gebruik te kunnen maken van onze recreatieve voorzieningen en natuurgebieden. We zijn daarom blij met het aangekondigde onderzoek van de provincie Zuid-Holland en de recreatieschappen naar de bereikbaarheid van en naar de recreatiegebieden. Wij vragen daarbij aandacht voor innovatieve vormen van mobiliteit. En als daarvoor ruimte nodig is voor experimenten, dan staan wij open voor een verkenning van de mogelijkheden binnen onze gemeente.	
Reactie algemeen bestuur	
Het verbeteren van de bereikbaarheid is geen doel op zich. Het gaat erom mensen en voorzieningen beter met elkaar te verbinden. Zo maakt een betere bereikbaarheid van werklocaties, het werk voor mensen toegankelijker. En dat draagt bij aan ‘brede welvaart’. Ook de verbreding van de N57 zorgt in die zin voor	

een betere uitgangspositie van de inwoners van Voorne aan Zee en haar omgeving. We gaan ook graag met elkaar aan de slag om de bereikbaarheid te onderzoeken van en naar de recreatiegebieden waarbij we ook kijken naar innovatieve vormen van mobiliteit.
De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt vraagt voortdurend onze aandacht en inzet. De versterking van het MKB is van het grootste belang. Verbetering van de samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven blijft nodig. Op Voorne-Putten is op dit moment alleen MBO-onderwijs aanwezig. Versterking en verbinding blijft daarbij noodzakelijk. Wij zien binnen Voorne aan Zee de positieve effecten van het campusnetwerk, onder meer binnen de campus Green Technology. Fysieke bereikbaarheid van deze onderwijsvoorziening blijft een punt van aandacht. Het is daarnaast zaak om de verbinding van MBO naar HBO en WO te stimuleren en te faciliteren. Wij zien graag dat de MRDH hierin een faciliterende en aanjagende rol speelt, en daarbij de MBO onderwijsinstellingen in de meer landelijke gemeenten nadrukkelijk betrekt.
Reactie algemeen bestuur
Versterking van het MBO en verbinding met het HBO en VO is een gedeelde ambitie. Ook wat betreft het belang van campusontwikkeling zitten we op één lijn. De komende vier jaar trekken we samen op om de onderwijskansen voor de inwoners van Voorne aan Zee te verbeteren.
Wij onderschrijven het belang van actieve en collectieve vormen van mobiliteit. Inzet op metropolitane fietsroutes is een goede ontwikkeling. Het is echter niet overal mogelijk om metropolitane fietsroutes te ontwikkelen in verband met de hoge inrichtingseisen. We verzoeken u om in het programma metropolitane fietsroutes ook mogelijkheden op te nemen voor realisatie van snelfietsroutes, zoals het Trambaanpad, die niet geheel aan deze hoge inrichtingseisen kunnen voldoen maar wel een adequate verbetering van of aanvulling op het bestaande fietsnetwerk zijn.
Reactie algemeen bestuur
Uw suggestie sluit mooi aan op de doorontwikkeling van de regionale fietsagenda. Er zijn binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit mogelijkheden om fietspaden te verbeteren. We gaan graag met u in gesprek om deze mogelijkheden verder te verkennen.
In december 2022 heeft de AB-commissie regionale projecten de Kansenkaart Fiets&Voorne aangeboden met daarin 5 concrete verbeteracties. Wij gaan ervan uit dat de Bestuurscommissie VA de aanbevelingen overneemt en daarvoor ook middelen beschikbaar stelt.
Reactie algemeen bestuur
We brengen uw aanbevelingen voor de zomer van 2023 onder de aandacht van de bestuurscommissie VA. Het is vervolgens aan de bestuurscommissie om daarover te besluiten.
Voor onze inwoners en ondernemers blijft daarnaast de auto een belangrijk vervoersmiddel voor interne en externe verplaatsingen. Verbetering van het OV-systeem maakt het voor onze inwoners mogelijk aantrekkelijker om het OV te gebruiken. Wij werken graag mee aan een verkenning naar mogelijkheden om zowel het OV-systeem te versterken, als de bestaande infrastructuur beter of anders te benutten.
Reactie algemeen bestuur
In het kader van de Gebiedsuitwerking Voorne Putten en de Haven werken we al nauw samen aan de versterking van de bereikbaarheid van dit deel van de regio, waaronder per openbaar vervoer. Daarnaast hebben we een formele taak als opdrachtgever voor het openbaar vervoer. Het verbeteren van het bestaande is dan ook een vanzelfsprekend onderdeel van ons reguliere werk. Ook wat betreft het verbeteren van het OV-systeem trekken we dan ook graag met u op.
We zijn blij met de blijvende aandacht voor het mobiliteitsmanagement Zuid-Holland Bereikbaar. In de afgelopen periode is echter gebleken dat de financiële middelen voor de benodigde inzet zeer beperkt waren. Mogelijk kunt u in de Strategische Agenda meer duiding geven welke activiteiten u bij deze inzet voor ogen heeft.

Reactie algemeen bestuur
De MRDH is één van de initiatiefnemers van Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar is in 2022 van start gegaan. In 2022 is onder andere een eerste start gemaakt met de gebiedsgerichte aanpak. Daarbij werkt Zuid-Holland Bereikbaar samen met de gebiedspartners aan een gezamenlijk mobiliteitsprogramma bestaande uit structurele (basisaanbod Zuid-Holland Bereikbaar) en tijdelijke maatregelen/projecten op het gebied van programmering, verkeers- en mobiliteitsmanagement én communicatie. Op het gebied van mobiliteitsmanagement is de werkgeversaanpak een belangrijke activiteit. Elk jaar stelt Zuid-Holland Bereikbaar een jaarplan op. In deze jaarplannen zijn de activiteiten van Zuid-Holland Bereikbaar voor het betreffende jaar beschreven. De jaarplannen van Zuid-Holland Bereikbaar legt de MRDH ter goedkeuring voor aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Via de bestuurscommissie (en het ambtelijk overleg) worden de gemeenten inhoudelijk betrokken.
De inzet van MRDH is om de beschikbare ruimte voor werken beter te benutten. Binnen Voorne aan Zee zien wij mogelijkheden. Wij zijn in gesprek met MRDH en de provincie Zuid-Holland om te kijken waar wij maatwerk kunnen leveren met name op onze locatie Kickersbloem 3 fase 4.
Reacties algemeen bestuur
We blijven graag samen hierover in gesprek en werken graag samen aan het versterken van de werklocaties.
Het economische en maatschappelijk belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Er zijn ook andere ruimtevragers. We willen als regio extra inzetten op het optimaal en beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken, groenblauwe recreatie en wonen. Dit vraagt ook om een balans in aandacht voor het thema bereikbaarheid in zowel hoogstedelijk, stedelijk woon- en werkgebied als ruimtelijk wonen en recreëren als het economisch vestigingsklimaat. In de afgelopen maanden is er uitgebreid gesproken over de groenblauwe leefomgeving en de rol van de MRDH hierin. We stellen het op prijs dat het amendement werken, groen en wonen in balans is aangenomen. We hadden graag gezien dat het onderwerp groenblauw nog wat steviger was verankerd in de Strategische Agenda, maar we zijn blij dat het wel een positie heeft gekregen. Wij kijken uit naar de wijze waarop de MRDH invulling geeft aan haar agenderende rol rondom dit onderwerp.
Reacties algemeen bestuur
We onderschrijven het belang van een groene, waterrijke omgeving als een voorwaarde voor een gezonde en prettig leefbare omgeving. Mensen varen er wel bij en het versterkt het vestigingsklimaat. De afgelopen jaren faciliteerde de MRDH onder meer de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving. We maken naar aanleiding van diverse zienswijzen onderscheid tussen het faciliteren van tafels en inhoudelijk verantwoordelijk zijn voor het realiseren van een groenblauwe leefomgeving. Wat betreft het faciliteren van deze tafels wordt voorgesteld dit te blijven doen en hierop de Strategische Agenda aan te passen. Faciliteren betekent dat de MRDH faciliteiten beschikbaar stelt. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud van de ontmoetingen. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn voor bereikbaarheid of economie dan doet de MRDH dit als lid van de tafel. Zoals we in de Strategische Agenda aangeven, geven we daarnaast gevraagd en ongevraagd advies bij onderwerpen die onze kerntaken raken. Toevoegen aan de Strategische Agenda bij ‘Van ambitie naar resultaat’: Faciliteren van bestuurlijke tafels De MRDH faciliteert regionale initiatieven zoals de bestuurlijke tafel groenblauwe leefomgeving en het bestuurlijk netwerk energie. Maar ook andere regionale initiatieven kunnen gefaciliteerd worden. De MRDH is daarbij niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.
Wij onderschrijven het belang van de verbetering van het bestaande mobiliteitsnetwerk, zowel ten aanzien van het regionaal fietsnetwerk (zie boven bij actieve vormen van mobiliteit) als ten aanzien van de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. Bij de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid verzoeken

wij u om aandacht te geven aan bredere doelgroepen dan alleen jeugd. Ook bij andere doelgroepen/ouderen is er sprake van middelengebruik in het verkeer of bijvoorbeeld rijden zonder licht.

Reacties algemeen bestuur

De inzet voor verkeersveiligheid mag zich niet beperken tot jongeren. Ook de kwetsbare doelgroepen zoals fietsers en ouderen verdienen extra aandacht. In de Strategische Agenda maken we dit explicieter en verwijzen naar risicogroepen uit de vastgestelde Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH 2025 (RUA).

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij 'Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk:</u>
Op blz. 50 bij Regionale UitvoeringsAgenda Verkeersveiligheid voegen we de risicogroepen toe.

- Scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar)
- Scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar)
- Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
- Onervaren bestuurders (18-24 jaar)
- Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar)

Als gemeente Voorne aan Zee, gelegen op het eiland Voorne-Putten, hebben we waardering voor de resultaten die we op het gebied van regionale mobiliteit gezamenlijk hebben geboekt. We blijven graag in gesprek over de voorgenomen infrastructurele ingrepen in de komende jaren en de komende openstelling van de Blankenburgverbinding. We kijken er naar uit om deze ontwikkeling samen verder vorm te geven.

Reactie algemeen bestuur

We zijn blij met uw waardering voor onze inzet om de regionale mobiliteit te versterken en blijven ook in de toekomst graag met u samenwerken.

Herstel van het OV-systeem is en blijft een stevige opgave. Wij waarderen de niet-aflatende inzet van MRDH om voor onze inwoners een adequaat OV-systeem te realiseren. Hopelijk levert de stevige lobby bij het Rijk de gewenste resultaten. Graag horen wij tijdig wat de denkrichting en alternatieven zijn als de lobby minder succesvol is dan nu gehoopt.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor de waardering van de inzet van de MRDH voor sterk openbaar vervoer. We blijven ons ervoor inzetten om meer financiële middelen van het Rijk te krijgen zodat we onze gezamenlijke ambities kunnen realiseren. Daarnaast mag u van ons verwachten dat we u tijdig betrekken bij alternatieve oplossingen indien de situatie in het OV en uitblijvende financiering van het Rijk aan de orde is.

De MRDH werkt samen met veel verschillende stakeholders om tot resultaat te komen op het gebied van bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat. Door krachten op de thema's Duurzaamheid, Agrifood, Landschap & Toerisme en Onderwijs & Arbeidsmarkt te bundelen werken de eilanden Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Voorne-Putten inmiddels enkele jaren succesvol samen in de Zuid-Hollandse Delta. Dat doen we voor 300.000 inwoners. Wij kijken uit naar een nauwere samenwerking tussen de MRDH en de Zuid-Hollandse Delta om tot nog meer resultaat te komen.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH is een netwerkorganisatie van 21 gemeenten en we kennen dus de kracht van onderlinge verbondenheid. We blijven ons netwerk uitbreiden en kijken er dan ook naar uit om samen te werken met de Zuid-Hollandse Delta.

Met inachtneming van bovenstaande aandachtspunten kunnen wij ons vinden in de koers en opdrachten zoals opgenomen in de concept Strategische Agenda MRDH. Wij zijn blij met de hoge mate van concreetheid, en heldere aanpak en rollen. Dat helpt ons als gemeenteraad om onze kaderstellende en controlerende rol binnen deze Gemeenschappelijke Regeling uit te kunnen voeren. Wij wensen u succes bij het afronden van het traject Strategische Agenda MRDH en we kijken uit naar voortzetting van onze samenwerking in de komende jaren.	
Reactie algemeen bestuur	
De Strategische Agenda hebben we in deze vorm opgebouwd om gemeenteraden goed in positie te brengen waar het gaat om haar kaderstellende rol binnen de Gemeenschappelijke Regeling. We zijn dan ook blij met uw waardering voor de Strategische Agenda.	

Wassenaar
Voordat we inhoudelijk in willen gaan op de Strategische Agenda willen we onze waardering uiten voor het proces van de totstandkoming van deze agenda. Onze ambtenaren, en ook onze bestuurders, college-, raads- en commissieleden, zijn nadrukkelijk betrokken geweest bij het proces en diverse opmerkingen zijn verwerkt in de agenda. Het gevoel van “een gezamenlijk product” is daarbij ontstaan en de leus “Met elkaar, voor elkaar” is zeker ook van toepassing op het proces.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Wij waarderen ook het verwerken van de gedragsverandering op het gebied van verkeer, zoals op diverse plekken is opgenomen in de agenda; gedragsverandering die kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, mobiliteit en duurzaamheid en de ondersteuning die de MRDH aangeeft te bieden aan de verschillende gemeenten wordt dan ook zeer op prijs gesteld. Dit geldt ook voor de aandacht voor het begrip ‘brede welvaart’ en de ambitie om deze verder vorm en inhoud te gaan geven bij de doorontwikkeling van deze Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
De Strategische Agenda gaat in de eerste plaats over de mensen die in onze regio wonen, werken en recreëren. Voor die mensen willen we het beter maken. Meer welvaart en welzijn voor alle inwoners van de metropoolregio. Dat is de ambitie waar we samen aan werken. Dat is benoemd in de ambitie om ‘brede welvaart’ te realiseren. Dat begrip vraagt om nadere verkenning en invulling en ook daarmee gaan we samen met de gemeente Wassenaar aan de slag.
In de agenda wordt het belang van landschap, groen en recreatie voor de economische ontwikkeling en de leefkwaliteit van de inwoners van de MRDH naar voren gebracht en dat ons Wassenaars groen ook gekoesterd wordt binnen de MRDH. Als gemeente, die voor een groot deel bijdraagt aan het groen en de recreatie van de regionale inwoners, waarderen wij dit belang en dragen wij graag bij het versterken van deze waarden.
Reactie algemeen bestuur
Wassenaar koestert haar groene- en landschappelijke leefomgeving en terecht. Vanuit onze kerntaken draagt de MRDH hier actief aan bij.
Wassenaar biedt veel inwoners van de MRDH-mogelijkheden om te recreëren. We onderschrijven daarom het onderzoek en een aanpak voor voldoende ruimte voor en de verbetering van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio. De druk op de recreatie- en natuurgebieden wordt echter steeds groter, mede door het groeiend aantal inwoners in de regio. Extra woningen in de regio in de komende jaren vraagt ook om extra en toegankelijke recreatiemogelijkheden. Door intensiever gebruik van de recreatiegebieden ervaren bewoners steeds meer overlast van het autoverkeer naar deze gebieden. We willen daarom bij het onderzoek benadrukt zien dat de focus ligt op duurzame mobiliteit; de actieve en collectie vormen van mobiliteit, zoals in de agenda genoemd, en vervoermiddelen als de fiets en het openbaar vervoer. Deze vormen van vervoer beperken de overlast. Daarnaast willen wij inzetten op spreiding van de bezoekers van de recreatiegebieden; zowel in seizoenen als locaties en verkeersontsluitingen. Dit willen wij graag concreet opgenomen zien bij de uitgangspunten van het onderzoek.
Reactie algemeen bestuur
In de Strategisch Agenda benoemen we hoe we aan de slag gaan om de bereikbaarheid van en naar recreatiegebieden met fiets en OV te verbeteren. Dat is iets waar ook de gemeente Wassenaar baat bij kan hebben. Uw suggestie voor de spreiding van bezoekers zal worden meegenomen in het onderzoek.
De verkenning met voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning lijn Leiden-Dordrecht kan op onze steun rekenen. Langs het spoortracé Leiden – Dordrecht (de Oude Lijn) worden tot 2030 circa 54.000 woningen ontwikkeld en 80.000 extra werkplekken gerealiseerd. Om extra drukte op de wegen te voorkomen en een milieuvriendelijk alternatief te bieden voor de auto is beter openbaar vervoer noodzakelijk. De partijen, waaronder ook Leiden, Dordrecht en de Verstedelijkingsalliantie, onderzoeken de komende jaren in een MIRT-verkenning hoe over het spoortracé Leiden-Dordrecht per uur meer intercity's en meer

sprinters kunnen rijden. Vier bestaande stationsgebieden langs deze lijn worden verbeterd (Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht). De verbetering en intensivering van de lijn Leiden-Dordrecht versterkt ook de positie van station Voorschoten als opstapplaats voor hoogwaardig OV en geeft kansen voor Wassenaar om hierop aan te sluiten. Wij vragen van de MRDH bij de knooppuntenontwikkeling met voorstellen te komen tot intensivering en opwaardering van de aansluiting van Wassenaar op dit OV-knooppunt.
Reactie algemeen bestuur
Wij delen uw enthousiasme over de mogelijkheden die er nu zijn om de lijn Leiden-Dordrecht te versterken. Er is nog veel werk aan de winkel en uw suggestie voor knooppuntontwikkeling nemen we daarin mee.
We willen ook benadrukken dat gezien de bereikbaarheidsproblematiek van de N44 goed openbaar vervoer ook op de as Noordwijk-Katwijk-Den Haag als alternatief voor het autoverkeer voor Wassenaar een impuls dient te krijgen met concrete voorstellen.
Reactie algemeen bestuur
Omdat het hier gaat over een regiogrensoverschrijdende verbinding gaan we met de provincie Zuid-Holland in gesprek om de mogelijkheden tot verbetering van het OV op deze corridor te onderzoeken.
Ook Wassenaar moet in 2023 kijken naar de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op mbo- en hbo-niveau. Een groot deel van de banen in Wassenaar betreft mbo- en hbo-niveau (detailhandel, horeca, recreatie). Vooral in het toerisme en recreatie liggen de meeste kansen. Omdat er geen mbo- en hbo-instellingen in Wassenaar zijn gelegen, zien wij hier een extra uitdaging om de samenwerking onderwijs, overheid en bedrijfsleven te versterken. Daarnaast zijn onze internationale onderwijsinstellingen, waaronder de American School of The Hague (ASH) en Rijnlands Lyceum International School, van groot belang voor de vestiging van “internationals” in onze regio en de economie van de gehele regio. Deze internationale onderwijsinstellingen zijn tevens grote werkgevers.
Reactie algemeen bestuur
We denken in het kader van aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt graag mee in de opgave van Wassenaar om de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op MBO- en HBO niveau te verbeteren.
Wassenaar heeft een groot aantal MKB-ers; wij ondersteunen dan ook de blijvende inzet op het versterken van het midden en klein bedrijf (MKB) en mede het stimuleren van innovaties en met name digitalisering. Ook een aantal MKB-ers vergrijzen en dienen met hun (digitale) tijd mee te kunnen gaan. Het is dan ook goed dat de MRDH zich focust op zowel startups en scaleups en het MKB. Daarnaast wordt er, zoals in de Strategische Agenda is te lezen, gekeken hoe de dienstverlening aan het MKB nog meer kan worden verbeterd. Ook zijn er initiatieven van individuele gemeenten om hun MKB’ers te ondersteunen waar de MRDH financieel aan bijdraagt. Deze initiatieven worden regionaal gedeeld en er zijn mogelijkheden om hierin deel te nemen. Deze en andere vormen van samenwerking onderschrijven wij. Tevens is het voor Wassenaar van belang dat de MRDH benaderbaar en toegankelijk is voor het MKB: een goed accounthouderschap richting het MKB, waarbij vanuit een breed perspectief meegedacht kan worden.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het mkb te verbeteren. Hoe dat zo effectief mogelijk kan is nog een puzzel, die wij graag met o.a. de expertise van de gemeenten, willen gaan leggen. Hierbij geldt dat onze inzet moet bijdragen aan datgene wat in de regio al is en wordt georganiseerd. Door bij te dragen aan de dienstverlening van gemeenten aan het MKB kunnen we steeds gericht inzetten op dat wat nodig is.

Wassenaar ligt op fietsafstand van belangrijke bestemmingen als Leiden en Den Haag. De gemeente Wassenaar wil dan ook zich graag inzetten om de fiets en andere alternatieve vormen van mobiliteit stimuleren, om het autogebruik en de negatieve effecten die dit met zich meebrengt, te verminderen. Wij gaan er van uit dat de MRDH met het uitvoeren van de acties, zoals omschreven in opdracht 3, hier ook een bijdrage aan levert.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH blijft zich inzetten voor duurzame mobiliteit en dus ook voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De activiteiten uit opdracht 3 zijn hiervan een concrete vertaling.
Wij ondersteunen het economisch en maatschappelijk belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Ook de ondernemers en bedrijven in Wassenaar moeten daarbij inspelen op transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen) en digitalisering. Vanuit Wassenaar is er met de actualisatie bedrijventerreinen ingezet op het behouden van de huidige bedrijventerreinen en niet uitbreiden. Voor de bedrijventerreinen is revitalisering/verduurzaming een belangrijk punt. De ondersteuning van de MRDH, zoals omgeschreven bij opdracht 4, is zeer welkom en we gaan er dan ook vanuit dat de MRDH dit voortvarend oppakt.
Reacties algemeen bestuur
De MRDH maakt zich sterk voor revitalisering en verduurzaming van bedrijventerreinen. Dit vraagt om samenwerking met de gemeenten. Zoals u ook benoemd gaan we daar de komende vier jaar enthousiast mee verder.
Iedere dag rijden zo'n 60.000 motorvoertuigen over de N44 door de bebouwde kom van Wassenaar. Dit geeft leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen. Wij willen dat bij het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk hier rekening mee wordt gehouden en maatregelen worden getroffen om hier verbetering in te brengen.
Reactie algemeen bestuur
De N44 in verlenging op de A44 is een belangrijke lokale en regionale verbinding en tevens calamiteitenroute van de A4. De opening van de Rijnlandroute zal in eerste instantie de N44 iets verlichten. Echter op de langere termijn en met de geplande woningbouwontwikkeling op voormalig Vliegveld Valkenburg blijven de intensiteiten op de N44 hoog. Wij zijn en blijven daarom in gesprek, over wat de functie van de N44 moet worden, met de gemeenten Wassenaar en Den Haag, de Provincie -Zuid-Holland en Rijkswaterstaat (de wegbeheerder van de N44).
De gevolgen van de coronamaatregelen op het OV-systeem lijken in Wassenaar mee te vallen. Zo is aangegeven dat EBS in 2024 gelede bussen gaat inzetten. Goed openbaar vervoer in de regio vinden we uiterst belangrijk, gezien de eerder beschreven bereikbaarheid- en leefbaarheidsproblemen. De inzet en sterke lobby richting het Rijk voor extra middelen voor OV en de inzet op de gedragsverandering om de reizigers aantal weer op niveau te krijgen van voor corona (of zelfs hoger) appreciëren wij dan ook en kijken uit naar de resultaten.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor de waardering die u uitspreekt voor onze inzet voor goed en toekomstvast openbaar vervoer in de regio. In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

De opdrachten zijn nu beschreven als 6 losse opgaven. Er zit echter overlap tussen de verschillende onderdelen. Hoewel dit wellicht vanzelfsprekend is, willen wij hier nadrukkelijk aandacht voor vragen bij de verdere uitwerking. De nodige efficiency bij het uitwerken en uitvoeren van de opdrachten dient in ogenschouw te worden genomen.
Reactie algemeen bestuur
Het klopt dat er overlap is tussen de zes opdrachten. We moeten ze dus in samenhang met elkaar oppakken en dat ziet u dan ook terug in de Strategische Agenda. Tegelijkertijd is de Strategische Agenda expliciet over wat we de komende jaren gaan doen om resultaten te boeken met de zes opdrachten.
Door de ligging van de gemeente Wassenaar, aan de noordrand van de MRDH, is bij mobiliteitsvraagstukken en ruimtelijke ontwikkelingen ook altijd van belang wat er in de regio Holland Rijnland zich afspeelt. De weg- spoor- en andere verbindingen houden nu eenmaal niet op bij de rand van de MRDH. Wij willen nadrukkelijk inzet vragen van de MRDH om de ruimtelijke ontwikkelingen te volgen, die in Holland Rijnland plaatsvinden (zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van de nieuwbouwlocatie Valkenhorst) en de mobiliteitsaspecten die daaruit volgen, ook zorgvuldig te bezien en daarop te anticiperen bij de onderzoeken en te treffen maatregelen.
Reactie algemeen bestuur
In uw zienswijze bepleit u de regionale samenwerking te optimaliseren. Die wens is er onder andere vanuit de geografische ligging van Wassenaar aan de rand van de Metropoolregio. We herkennen de oproep om met partners buiten de MRDH samen te werken. We doen dat ook. Het gebiedsprogramma MoVe is daar een mooi voorbeeld van en als zich hiervoor andere samenwerkingen voor lenen dan moeten we dat zeker doen. Met onze omliggende regio's en partners gaan we verder verkennen welke mogelijkheden er zijn om de grensoverschrijdende samenwerking te versterken.
Graag zien wij uitbreiding van de capaciteit op het gebied van lobby/public affairs en hier een concrete actie aan koppelen. Binnen de MRDH is de keuze gemaakt om groen/blauw geen onderdeel te laten zijn van het takenpakket van de MRDH, maar om hierover het gesprek te voeren met de provincie. Ook voor andere onderwerpen, die raken aan de onderwerpen van de MRDH en niet tot de primaire taken van de MRDH worden gerekend, maar daar wel een sterke relatie mee hebben, is het cruciaal daar wel over te lobbyen bij de provincie en andere instanties en bestuursorganen. Dit is een structurele opgave, niet slechts in het licht van de Statenverkiezingen dit jaar. Indien dit een beperkte uitbreiding van de lobbycapaciteit vraagt, zijn wij hier voorstander van.
Reactie algemeen bestuur
Eén van de activiteiten uit de Strategische Agenda is het opstellen van een lobbyagenda. Mocht hieruit blijken dat meer inzet nodig is dan gaan we kijken hoe hier een gevolg aan te geven is.

Westland
Met interesse hebben wij het concept ontwerp van de Strategische Agenda 2023-2026 'Met elkaar, voor elkaar' gelezen. Het is goed te zien dat met dit document een koers voor de komende jaren wordt uitgestippeld. Geen eenvoudige opdracht, gezien de verschillende gemeenten en diverse grote uitdagingen waar ook onze regio voor staat.
Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
In Westland bevindt zich het grootste teeltareaal (2.500 ha) van heel Nederland. Daaromheen heeft zich door de jaren heen een unieke verzameling van bedrijven gevestigd, die allemaal gelinkt zijn aan de sector. We noemen dit het bredere glastuinbouwcluster, van zaadveredeling en teelt tot verpakkingen, van kassenbouw tot robotbouwers en van softwarebedrijven tot de logistiek. Hier worden elk jaar de nieuwste innovaties en technieken ontwikkeld, die vervolgens over de hele wereld worden verkocht. Het is niet voor niets dat dit cluster jaarlijks goed is voor 6 tot 8 miljard euro omzet. Bovendien zorgt het voor veel werkgelegenheid, lokaal én regionaal. In Westland zijn ruim 72.000 banen, waarvan de helft wordt ingevuld door mensen van buiten Westland. Daarmee is Westland een belangrijke banenmotor voor de Zuid-Hollandse regio. Kort samengevat is het Nederlandse glastuinbouwcluster, waarvan Westland een aanzienlijk deel uitmaakt, het kloppende hart van de internationale glastuinbouwwereld, de absolute koploper. Dit geldt overigens ook voor de omliggende gemeenten die een flink deel van de Nederlandse glastuinbouw herbergen. Die trots willen we meer door zien klinken in de Strategische Agenda. De huidige omschrijving blijft tot nu toe summier.
Reactie algemeen bestuur
Terecht dat u aandacht vraagt voor de positie die gemeente Westland in de metropoolregio. We zien die en waarderen die. Het glastuinbouwcluster is essentieel voor de metropoolregio en we herkennen daarin het belang van banen voor onze inwoners. <u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij 'Koers:</u> We gaan explicieter de sector in de Strategische Agenda benoemen door op pagina 8 de volgende tekst toe te voegen: '*In de Greenport bevindt zich het grootste teeltareaal van heel Nederland. Daaromheen heeft zich door de jaren heen een unieke verzameling van bedrijven gevestigd, die allemaal gelinkt zijn aan de sector. We noemen dit het bredere glastuinbouwcluster, van zaadveredeling en teelt tot verpakkingen, van kassenbouw tot robotbouwers en van softwarebedrijven tot de logistiek. Hier worden elk jaar de nieuwste innovaties en technieken ontwikkeld, die vervolgens over de hele wereld worden verkocht. Het is niet voor niets dat dit cluster jaarlijks goed is voor 6 tot 8 miljard euro omzet. Bovendien zorgt het voor veel werkgelegenheid*.'
Daarnaast zien we een aantal verbeterpunten die het economisch gebied in Westland helpen. Allereerst de bereikbaarheid. Het glastuinbouwcluster heeft goede verkeersverbindingen nodig. In de Strategische Agenda staat terecht aangegeven dat in het Greenport-gebied de behoefte voor autogebruik zal blijven. Dat geldt ook voor vrachtverkeer. Tegelijkertijd willen we benadrukken dat dit gebied óók goede OV-verbindingen nodig heeft. In Westland horen we regelmatig van onze (grote) bedrijven dat zij op dit moment werknemers mislopen doordat sommige plekken in onze gemeente bijzonder slecht te bereiken zijn met het OV. Daarom willen we in de Strategische Agenda beter benadrukt hebben dat gebieden met een hoge economische waarde, zoals glastuinbouwgemeente Westland, goed verbonden worden met het OV en hier de komende jaren uitvoering aan wordt gegeven. Het is voor bedrijven, met name op de bedrijventerreinen, een uitkomst als er kleinschalig vervoer is dat werknemers bij OV-knooppunten ophaalt. Bedrijven uit onze Westlandse regio 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 Agenda en de uitvoering hiervan; te meer omdat dit bij uitstek een vraagstuk is waar de pijlers Economisch Vestigingsklimaat (EV) en Vervoersautoriteit (VA) elkaar ontmoeten.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van een goede bereikbaarheid van de werklocaties. De Gebiedsuitwerking Westland en de studie naar HOV in het Westland onderstrepen dat we hier al intensief op samenwerken. Die samenwerking zetten we graag door. Daarnaast is in de Strategische Agenda (opdracht 1)

opgenomen dat de MRDH de bereikbaarheid van economische locaties onderzoekt en in beeld brengt of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd.

Het valt ons wel op dat de nadruk lijkt te liggen op het creëren van zoveel mogelijk banen, terwijl we nu zien dat het niet zozeer om het aantal banen gaat, maar dat er veeleer een gebrek is aan voldoende geschoold personeel voor gerichte banen die we nodig hebben om bijvoorbeeld innovatie en duurzaamheid waar te maken. We roepen u op zich met name te richten op het organiseren van voldoende personeel voor de in de regio zo benodigde banen.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda is juist het verbeteren van de balans in de arbeidsmarkt een belangrijke ambitie. Voor goed geschoold personeel zetten we in op Leven Lang Ontwikkelen (LLO) en de versterking van de campussen. Daar gaan ook de inwoners van gemeente Westland van profiteren. Onze bijdrage op dit onderwerp ziet u bijvoorbeeld terug in het World Horti Center in Naaldwijk.

We missen in de versie van nu de aandacht en concrete doelstellingen op het gebied van innovatie. Er is ons inziens niet veel balans tussen de uitgebreide teksten over onderwijs-arbeidsmarkt en het stimuleren van innovatie We zien die inzet graag gedefinieerd worden**.**

Reactie algemeen bestuur

Innovatie is een middel en geen doel op zich en moet bijdragen aan (nieuwe) werkgelegenheid, meer bedrijvigheid en meer duurzame economische groei. Hier ligt ook het directe verband met de opgaven bij arbeidsmarkt/LLO en werklocaties. Dit vraagt naast de beschreven programmatische inzet (o.a. Region of the Future) ook een verdere versterking van het regionale innovatie-ecosysteem. Wij begrijpen dat dit nu te impliciet is opgenomen in de Strategische Agenda en maken dit scherper.

<u>Toevoegen aan de Strategische Agenda bij Toekomstbestendige economie stimuleren:</u>
‘*De MRDH zal in samenwerking met de gemeenten werken aan het versterken van het regionale innovatie ecosysteem. Dit doen we door de krachten te bundelen tussen de diverse projecten die nu vanuit de gemeenten worden uitgevoerd. Hierbij kijken we o.a. naar toegang tot talent, toegang tot (inter)nationale markten en toegang tot investeringen.*’

Dan een vraag over de pijler Economisch Vestigingsklimaat. We stellen dat de regio en relevante stakeholders in het regionaal economisch landschap onvoldoende weten dat de MRDH ook op de onderwerpen binnen de pijler EV werkt. De Rotterdamse Rekenkamer laat ook zien in haar onderzoek, dat de procedures op dit vlak vaak onduidelijk zijn en bovenal tijdrovend voor gemeenten (vooral doordat in de huidige procedures de gemeentes als verplicht doorgeefluik fungeren bij regionale projecten). Daarnaast merken we ook in het speelveld dat soms onvoldoende bekend is waar MRDH EV zich onderscheidt van de taken van de regionale ontwikkelingsmaatschappij (ROM) InnovationQuarter (IQ).

Reactie algemeen bestuur

Het rapport van de Rotterdamse Rekenkamer nemen we ter harte. In de Strategische Agenda maken we daarom ook expliciet wat verwacht mag worden van de regionale samenwerking om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Aan die ambities zijn concrete doelen verbonden. Natuurlijk is de MRDH niet de enige die zich inspant voor regionale economische ontwikkeling. Daarom geeft u terecht aan dat de MRDH telkens expliciet moet aangeven hoe zij daaraan bijdraagt. Het speelveld voor het Economisch Vestigingsklimaat is in bijlage 2 in beeld gebracht. Hierin zijn in een visuele weergave de partners met de verschillende thema's terug te zien. Op basis daarvan kan ook telkens de positie van de MRDH worden bepaald.

Waar we bij vlagen zien dat de MRDH naar meer rollen buiten VA en EV kijkt, ziet de gemeente Westland juist in de Strategische Agenda graag helder verwoord hoe de pijler EV dezelfde status als VA kan krijgen.

Reactie algemeen bestuur

Het enige verschil tussen de twee pijlers is dat er binnen de Va wettelijke taken belegd zijn. Voor het overige is de wijze van sturing op inhoud en organisatie gelijk.

Verder willen we benadrukken dat het voor Westland van groot belang is dat het verbeteren van het OV de komende jaren hard nodig is. Tot en met 2030 worden er ruim 7000 woningen in Westland gebouwd, zoals vastgelegd in afspraken met private partijen en de provincie[1]. Daarmee groeit de bevolking flink. Met deze aankomende groei is het noodzakelijk om zo snel mogelijk een HOV-verbinding te realiseren, om de bereikbaarheid voor onze huidige én nieuwe inwoners fors te verbeteren. Dit dient goed te worden opgenomen in de Strategische Agenda. Een goed OV-netwerk met wijdvertakte en snelle verbindingen is belangrijk voor de economische toekomstbestendigheid van Westland. Meer en meer werknemers van Westlandse bedrijven willen en/of komen met het OV. De OV-lijnen in Westland zijn helaas nog niet voldoende, waardoor bedrijven steeds vaker het broodnodige personeel mislopen. Dit willen we beter verankerd zien in het MRDH-beleid.

Reactie algemeen bestuur

Een goede bereikbaarheid en goed openbaar vervoer binnen de metropoolregio is van essentieel belang, ook voor de gemeente Westland. De komende jaren onderzoeken we samen welke exacte uitwerking de verbetering van het OV in het Westland krijgt.

De voornaam Strategische Agenda is goed gekozen. Het vraagt tenslotte om een stevige strategie alle doelen uit de Agenda te behalen. Daar hebben wij een kanttekening bij. We merken dat er onderbesteding is. Projecten blijven op de plank liggen en daarmee wordt er geld niet besteed. Daarnaast zien we dat veel mobiliteitsprojecten door de hoge grondstofprijzen on hold staan. Er is een krachtige strategie nodig om dit het hoofd bieden. Niet alleen voor dit moment, maar juist ook voor de toekomst waarin dit nog vaker kan gebeuren. We horen graag hoe u dit ziet en hoe dit in de Strategische Agenda

Reactie algemeen bestuur

We zien dat gemeenten het moeilijk vinden om aanvragen te doen voor projecten en ze daadwerkelijk (voorzien van cofinanciering) uit te voeren. Dat is de hoofdoorzaak van onderbesteding bij de MRDH. De afgelopen periode hebben we hier intensief ambtelijk en bestuurlijk over gesproken en grotere uitnutting wordt zichtbaar. Belangrijk, want daarmee moet resultaat geboekt. Voor de personele inzet kunnen we vanuit de Metropoolregio gaan bijdragen vanuit de flexpool. Deze flexpool gaat gemeenten helpen om projecten (versneld) te realiseren.

Tot slot willen we middels deze zienswijze benadrukken, conform het eerder genoemde, dat wij van mening zijn dat de MRDH zich behoort te richten op haar kerntaken, zoals het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. De groen-blauwe leefomgeving, zoals het beheer van natuur- en recreatiegebieden bijvoorbeeld, vinden wij geen taak voor de MRDH.
Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op het ontwerp concept Strategische Agenda en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten goed worden verwerkt in de definitieve versie.

Reactie algemeen bestuur

Sinds de oprichting van de MRDH richten we ons op de kerntaken zoals we die regionaal hebben afgesproken. Dat u daarin een belangrijke partner bent geeft energie om de komende jaren weer samen aan de slag te gaan om de metropoolregio Rotterdam Den Haag te versterken. Dank voor uw inbreng en uw zienswijze.

Zoetermeer

We hebben waardering voor uw inspanningen ten aanzien van het participatieproces dat is doorlopen om tot deze concept ontwerp Strategische Agenda te komen. Middels de diverse regionale bijeenkomsten waarin de verschillende belangen en ambities van de regiogemeenten zijn opgehaald, is de nieuwe strategische koers zichtbaar verrijkt met lokale inzichten.

Reactie algemeen bestuur
De totstandkoming van de Strategische Agenda was voor ons een gezamenlijk traject met dus ook een gezamenlijk resultaat. Dank voor de complimenten die we graag met u delen want de Strategische Agenda maakten we samen.
Als context voor de nieuwe Strategische Agenda schetst u een viertal herkenbare opgaven en zes daaruit volgende opdrachten. Deze worden gekoppeld aan een aanpak en verschillende rollen vanuit de MRDH. Dit geheel geeft naar ons inzicht concrete invulling en richting aan een integrale visie en aanpak. We kunnen ons dan ook goed vinden in deze opzet. Wel vragen we blijvende aandacht voor rol- en koersvastheid. Daarbij vinden we het tevens van belang dat alle publieke partners in onze metropoolregio nog meer in elkaars verlengde gaan werken, ieder vanuit eigen mandaat. Specifiek op het vlak van economisch vestigingsklimaat lijkt er nog ruimte te zijn voor enige optimalisatie qua inzet van publieke middelen op thema's, projecten en bedrijven door de provincie, metropoolregio en de regionale ontwikkelingsmaatschappij IQ. Inzet op basis van specifiek mandaat en ontdubbeling van publieke geldstromen gelden daarbij naar ons inzicht als voorname uitgangspunten.
Reactie algemeen bestuur
Fijn dat u de opgaven en opdrachten zoals we die formuleerden in de Strategisch Agenda onderschrijft. Wat betreft de ambities voor het versterken van het economische vestigingsklimaat geldt dat wij altijd open staan voor suggesties voor optimalisatie, daarover gaan we dan ook graag met u in gesprek.
Met het oog op het gericht vernieuwen en bestendigen van het economisch vestigingsklimaat onderschrijven wij de voorgestelde focus op de sectoren IT, energie, techniek, zorg en High Tech Systems & Materials (slimme maakindustrie), als ook de terechte aandacht voor campusontwikkeling, start-ups, scale-ups, MKB en een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Het vernieuwen, verduurzamen en circulair maken van de regionale economie vereist ook doorontwikkeling van samenwerking tussen sectoren, onderwijs en ondernemers, en een verbindende en stimulerende rol vanuit publiek partijen. Uw blijvende inspanningen op dit vlak worden door ons zeer gewaardeerd. Sturen op borging van voldoende passende plekken voor economie en banen zien we als belangrijk en zeer noodzakelijk. Temeer gezien de ruimtelijk economische context van met name de Haagse regio waar de ruimte extreem schaars is en de ruimteclaims meervoudig en groeiend.
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij dat de inzet op het vernieuwen van werklocaties en de stimulering van een toekomstbestendige economie wordt gewaardeerd. We blijven inzetten op campusontwikkeling, start-ups, scale-ups, MKB, onderlinge kennisdeling en een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De schaarse ruimte in het Haagse deel van de regio en de daarmee gemoeide opgaven wordt ook door ons herkend. Graag werken we de komende jaren samen met de gemeenten aan een aanpak om werklocaties beter te benutten, zoals het verduurzamen of verdichten van bedrijfsruimte en functiemenging.
Net als u zijn we van mening dat de MRDH zich dient te richten op haar oorspronkelijke twee kerntaken. Gericht versterken van economie, verkeer & vervoer impliceert keuzes maken. De keuze om te stoppen met inzet op vrijetijdseconomie en de keuze om het primaat voor het belangrijke onderwerp groen-blauw middels warme overdracht te beleggen bij de provincie - waar dit thema thuishoort-, onderschrijven wij. Het vitaal houden van kernen temidden van een veranderend detailhandelslandschap, duurzame verstedelijking en een groeiende bevolking zie we eveneens als zeer relevant en een voorname regionale opgave voor de MRDH.
Reactie algemeen bestuur
De MRDH blijft zich vanuit haar rol en taken inzetten voor de metropoolregio. Dat betekent ook vanuit de ambitie met het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid dat we kunnen bijdragen aan een duurzame verstedelijking, inclusief de ontwikkeling van detailhandel.
In navolging van het rekenkameronderzoek naar de effectiviteit en legitimiteit van de samenwerking in de Metropoolregio op het gebied van versterking van de regionale economie, onderschrijven we de aanbeveling van de rekenkamer om de uitvoerende functie te herzien. Meer specifiek opteren we daarbij om de systematiek van financiële projectbijdragen te herzien en meer gericht te sturen op doelmatigheid. In aanvulling hierop zijn we het ook van harte eens met de

notie dat de raden nog beter geïnformeerd en betrokken dienen te worden bij zowel besluitvorming als toezicht op voortgang. Dit sluit eveneens aan op de hierboven omschreven opmerking ten aanzien van het besluitvormingstraject van de nieuwe strategische koers.

Reactie algemeen bestuur

We zien het rapport van de Rotterdamse Rekenkamer om de MRDH te versterken. De conclusies van het rapport pakken we op en dat betekent dat we meer gaan werken op de manier zoals u bepleit. Daarnaast gaan we de komende tijd verder onderzoeken hoe de betrokkenheid van gemeenteraden verder versterkt kan worden.

De voorziene groei van de metropoolregio met ongeveer 400.000 nieuwe inwoners in de komende jaren vormt een forse opgave op het gebied van duurzame verstedelijking. Het organiseren van de juiste functies op de juiste plekken, ruimte scheppen voor voldoende nieuwe woningen en banen, het bereikbaar houden van gebieden en clusters, en tegelijkertijd de noodzaak tot verduurzaming van mobiliteit.

In de door u geschetste opgaven en opdrachten op het gebied van verkeer en openbaar vervoer wordt goed duidelijk hoe mobiliteit is gepositioneerd als katalysator voor duurzame groei. We onderschrijven daarbij het belang van het noodzakelijke herstel van het OV-systeem na een roerige periode van de COVID-pandemie. Verder gaat het reeds aangehaalde thema groen-blauw ons nauw aan het hart. We zijn dan ook verheugd met de ambitie om groen-blauwe recreatiegebieden beter te gaan ontsluiten per fiets en OV. Op deze wijze wordt er een waardevolle invulling gegeven aan het thema groen-blauw vanuit de eigen kerntaken van de MRDH. Daarnaast geldt onze suggestie om infrastructuurprojecten die worden geïnitieerd vanuit de MRDH zoveel mogelijk natuurinclusief te laten ontwerpen.

Reactie algemeen bestuur

In 2024 gaat de MRDH een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto. Waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.
De samenleving vraagt om versterking van de natuurlijke omgeving. De rol die de MRDH daarin heeft is om te zorgen voor een goede bereikbaarheid van die recreatieve omgeving. En natuurlijk: onze inzet voor duurzame mobiliteit gaat er ook voor zorgen dat onze huidige en toekomstige inwoners kunnen rekenen op een prettige leefomgeving. De komende tijd komen wij met voorstellen hoe wij, in de gedachte achter de Omgevingswet, natuurinclusief ontwerp een plek kunnen geven in onder andere onze subsidievoorwaarden.

Het parallel versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk en inzetten op een mobiliteitstransitie van auto naar actief en collectief vervoer onderkennen we als noodzaak en wezenlijke opgave. Bij de verdere uitwerking van het metropolitaan HOV netwerk zien we in de nieuwe Strategische Agenda belangrijke aanknopingspunten voor verdere versterking van HOV-bereikbaarheid van economische clusters, ook van clusters die niet langs de oude lijn liggen. Voor Zoetermeer is daarbij de realisatie van een directe HOV-verbinding met Rotterdam (ZoRo-lijn) van groot belang. Daarnaast maken we ons ook sterk voor hoogwaardig openbaar vervoer op de corridor Leiden-Zoetermeer-Delft om zo belangrijke economische – en kennisclusters te verbinden en daarmee crosssectorale innovatie te versnellen.

Reactie algemeen bestuur

Voor zowel de directe HOV-verbinding met Rotterdam (ZoRo-lijn) als het verder verbeteren van de corridor Leiden-Zoetermeer-Delft geldt dat hier trajecten voor lopen en dat er voor de snelle busverbinding met Leiden middelen zijn gereserveerd in het BO Mirt. De komende jaren werken we samen aan de verdere uitwerking hiervan passend bij de verstedelijkingsopgave van Zoetermeer en de regio.

De MRDH heeft een betekenisvolle rol om vanuit haar eigen mandaat gericht bij te dragen aan de oplossingen voor de stevige maatschappelijke opgaven waar onze regio voor staat. Duurzame verstedelijking, klimaatadaptatie, energietransitie, herstel van biodiversiteit en 'brede welvaart' vergen een integrale blik en

nauwe samenwerking tussen publieke en private partijen. Hoewel de kerntaken van de MRDH helder zijn gedefinieerd, zijn er diverse raakvlakken met maatschappelijke thema's die weliswaar buiten het MRDH-mandaat vallen maar zorgvuldige afstemming met andere besluitvormingstafels vergen. Het strekt volgens ons dan ook tot aanbeveling om nadrukkelijk de samenwerking met relevante partners op te blijven zoeken. Dit om gericht en in samenhang te werken aan een sterke, innovatieve en duurzame regio.
Reactie algemeen bestuur
U dringt aan om het werk vanuit de MRDH te verbinden met de grote maatschappelijke opgaven waar we samen voor staan en daarbij ook nog nadrukkelijker de samenwerking te zoeken met relevante partners. Dat is precies ook wat motiveert om samen aan de slag te gaan met een vernieuwde Strategische Agenda. We graag samen aan het werk om een sterke, innovatie en duurzame regio realiseren.
Om volledig recht te doen aan de rol van de raden en legitimatie van besluitvorming hadden wij het passend gevonden als u ten behoeve van besluitvorming niet een technische planning maar een zuivere procesgang had laten prevaleren. Door vast te houden aan uw procesplanning had de raad van Zoetermeer niet tijdig kennis kunnen nemen van het bestuurlijk standpunt vanuit de MRDH ten aanzien van het rekenkameronderzoek uit Rotterdam, voorafgaand aan het indienen van een zienswijze op de voorgenomen nieuwe strategische koers. Dit terwijl de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport mogelijk een substantiële impact kunnen hebben op de te varen nieuwe koers. Vandaar dat er vanuit Zoetermeer is gekozen om wat meer tijd te nemen voor het indienen van de zienswijze. Juist vanwege het belang van een zorgvuldig besluitvormingsproces en duurzaam regionaal draagvlak vragen wij u hier oog en aandacht voor te houden in de komende periode.
Reactie algemeen bestuur
We waarderen uw zorgvuldigheid en betrokkenheid. We zijn dan ook blij met uw zienswijze, ondanks dat dit door onze planning er toe heeft geleid dat uw reactie later binnenkwam dan gepland. Overigens merken wij op dat het Rekenkameronderzoek op een dusdanig moment is aangeboden dat we het in dit geval niet anders konden organiseren, normaliter is er voor gemeenten altijd ruimschoots de tijd voor het indienen van een zienswijze, zeker nu we deze termijn voor de Strategische Agenda hebben verlengd naar twaalf weken.
Samengevat zien we in de voorliggende Strategische Agenda echter wel een degelijke integrale basis voor de verdere doorontwikkeling van de 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
Dank voor uw positieve instelling en de wil om samen te werken in het versterken van de metropoolregio. We gaan er de vier aankomende jaren weer enthousiast mee aan de slag!

Port of Rotterdam
In uw brief van 16 december 2022 nodigt u de gemeenteraden uit de Metropoolregio uit om een zienswijze in te dienen over de concept Strategische Agenda Metropoolregio Rotterdam - Den Haag 2023-2026. Het Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR) is niet meegenomen door de gemeente Rotterdam in haar zienswijze, maar wil graag reageren op het voorliggende concept. Vanuit uw organisatie is daarom aangegeven dat het HbR ook een zienswijze kan indienen, al zal deze niet in het formele proces van zienswijzen van de gemeenten opgenomen worden en zal de beantwoording ook op een andere manier plaatsvinden. Wij zijn blij met deze flexibiliteit en verzoeken u om onze vier punten, die wij hieronder toelichten, inhoudelijk mee te nemen.
Reactie algemeen bestuur
Dank voor uw reactie en we waarderen uw betrokkenheid.

Het HbR herkent de vier opgaven en de daaruit voortvloeiende zes opdrachten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de economie. Wij zien helaas beperkte aandacht voor de specifieke opgaven in de Mainport, om de bereikbaarheid en vitaliteit van het haven industrieel complex te kunnen waarborgen.
Reactie algemeen bestuur
Binnen opdracht 1 investeren in bereikbaarheid en opdracht 5 versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk gaan we in op het verbeteren van de bereikbaarheid van de hele regio. Binnen deze opdrachten is ook de bereikbaarheid van de Mainport, als één van de belangrijkste economische clusters, van belang. Bij de uitvoering van de zes opdrachten hanteren we vier verschillende gebiedstypen waar de Mainport er één van is. Zo geven we aandacht aan de specifieke opgaven in de Mainport.
Hoewel aangegeven is dat de auto dominant zal blijven in de Greenports en Mainport om werkplekken te bereiken, willen wij u nadrukkelijk vragen in de agenda ook aandacht te besteden aan dóórontwikkeling van het maatwerkvervoer in de Maasvlakte en Europoort en OV-gebruik in de meer oostelijk daarvan gelegen havengebieden.
Reactie algemeen bestuur
We vinden het goed om te horen dat ook het Havenbedrijf inzet wil plegen op vormen van collectief vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van de doorontwikkeling van het maatwerkvervoer in de Maasvlakte en Europoort en OV-gebruik in de meer oostelijk daarvan gelegen havengebieden. We gaan graag op korte termijn met u in gesprek om te zien hoe we invulling gaan geven aan deze gedeelde ambitie.
Er is een aanzienlijk aantal vacatures bij bedrijven in de haven dat niet vervuld wordt en (on)bereikbaarheid van de werkplek is daar één van de oorzaken van. De Maasvlaktehopper als vorm van maatwerkvervoer werkplekken ontsluit het westelijk deel van de haven voor inwoners zonder auto. In de meer oostelijk gelegen havengebieden is versterking van het busvervoer noodzakelijk om duurzame mobiliteit een impuls te geven. Daarom vragen wij nadrukkelijk aandacht voor een te realiseren busverbinding van Vlaardingen naar Voorne-Putten door de in 2024 te openen Maas-Deltatunnel. Deze verbinding is van groot belang voor de ontsluiting van de bewoners op de noordoever die in de haven willen werken. HbR wil graag in gesprek met de MRDH om hiervoor de benodigde voorzieningen (haltes en hubs) te realiseren.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam is de busverbinding van Vlaardingen naar Voorne-Putten als optie opgenomen. Komend jaar zal deze maatregel binnen de gebiedsuitwerking nader worden verkend.
Voor de Waal-/Eemhaven is verbetering van het busvervoer gewenst, om het aanbod beter aan te laten sluiten bij de behoefte van werknemers en daarmee een alternatief voor de auto te kunnen worden. Tevens pleiten wij ervoor om in de periode tot 2026 te starten met een verkenning om een nieuwe metrohalte Charloisse poort te realiseren, aan de Groene Kruisweg nabij de RET-remise, om een structurele verbetering van de bereikbaarheid van de Waal-/Eemhaven met het openbaar vervoer te bewerkstelligen.
Reactie algemeen bestuur
De ontwikkeling is ons bekend. De timing en fasering van deze ontwikkeling is, voor zover wij dat begrijpen van de gemeente Rotterdam, voorzien voor de langere termijn rond 2040. Daarmee lijkt 2026 als ambitie te prematuur.
Wij verzoeken u het Havenindustrieel complex toe te voegen aan de lijst van de belangrijke economische toplocaties, zodat de haven goed in beeld is bij investeringen in innovaties en de bereikbaarheid van werkplekken in de haven in uw reguliere beleidsontwikkelingsproces meer meegenomen kan gaan worden.

Reactie algemeen bestuur
Het Havenindustrieel Complex is inderdaad een belangrijke economische locatie. In de aankomende jaren onderzoeken we welke (voorzieningen)locaties naast de voormalige 11 economische toplocaties van belang zijn en of en hoe we de bereikbaarheid naar deze locaties kunnen verbeteren. Het HIC was voorheen geen onderdeel van de 11 toplocaties waardoor deze niet is opgenomen. Binnen het onderzoek nemen we het HIC zeker mee en krijgt het bij de nieuwe samenstelling van locaties een plek.
Ten aanzien van de inzet op het vlak van arbeidsmarkt en scholing zijn wij blij dat het MRDH zich onder andere wil richten op het HIC, als sector waar de arbeidsmarkt zeer knelt en het maatschappelijk nut groot is. Wij hopen daarbij op een goede verbinding met de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) en het platform LLO in Rotterdam Rijnmond, waarbij de arbeidsmarktcampagne voor het werken in de Rotterdamse haven als onderdeel van HCCE een bijdrage van het MRDH goed zou kunnen gebruiken. In het kader van uw voornemen om 4 campussen per jaar te financieren, zouden wij graag het gesprek aangaan over het opzetten van een energietransitie campus in het HIC Rotterdam (in de vorm van een bundeling van bestaande fieldlabs en campussen tot één grote campus).
Reactie algemeen bestuur
Een verbinding met de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) en het platform LLO in Rotterdam Rijnmond vinden we van groot belang, daarom nemen we het initiatief om deze verbinding te leggen en te benutten. We bespreken daarnaast ook graag de mogelijkheden van een brede energietransitie campus in het HIC Rotterdam, waarbij ook eerdere initiatieven waarin we hebben geïnvesteerd hebben (zoals het het Energietransitielab op de RDM campus) kunnen worden opgenomen.
Ten aanzien van campusvorming lijkt de agenda vooral op kleinschalige initiatieven zoals bijvoorbeeld het Maritiem Onderwijs en Innovatie Centrum (MOIC) te Schiedam te focussen. Als HbR zien wij meer in initiatieven met een grotere impact, met ook medeneming van bestaande opleidingsinstituten, zoals het STC en de Hogeschool locatie RDM.
Reactie algemeen bestuur
Onder het regionale campusprogramma vallen kleinere- en grote campusinitiatieven. Al deze initiatieven zijn volop in ontwikkeling. In samenwerking met de Hogeschool Rotterdam en het STC is o.a.de Green Technology Campus in Voorne aan Zee (Brielle) opgezet en het Energietransitielab op de RDM campus. Graag gaan we met elkaar in gesprek over een brede energietransitie campus in het HIC Rotterdam.
Wij pleiten er overigens ook voor om inspanningen niet alleen op MBO- en HBO niveau te richten; het Haven Industrieel Complex heeft wel degelijk behoefte aan wetenschappelijk opgeleide medewerkers. Om als haven en regio succesvol te zijn, is het gewenst om meer op het allerhoogste kennisniveau van ICT, energie, techniek en Hightech systems&materials te acteren.
Reactie algemeen bestuur
Alle vormen van onderwijs zijn onmisbaar voor een goede aansluiting op de arbeidsmarkt, ook universitair opgeleiden mensen zoals u terecht opmerkt. De MRDH focust zich echter specifiek op MBO- en HBO omdat andere partijen (zoals de provincie) zich meer op de universiteiten richten. Overigens zijn de contacten goed met de provincie en de universiteiten en staan we daarmee goed in verbinding.
De notie dat een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend wegennetwerk in de metropoolregio noodzakelijk is en blijft, in het bijzonder voor het vrachtverkeer van de Mainport en de Greenport, onderschrijven wij. 70% van de containerritten van/naar de deep-seaterminals op de Maasvlakte blijft in het MRDH-gebied en creëert op vele bestemmingen in het MRDH-gebied werkgelegenheid, maar is daarbij wel grotendeels afhankelijk van een goede doorstroming op de weg. Wij zijn blij met de nadruk op mobiliteitstransitie, die ruimte voor dit noodzakelijke vervoer kan geven. Wij willen graag de komende jaren met de

MRDH en andere partijen samenwerken om tot een palet van transitiemaatregelen te komen die de haven en de bestemmingen in het achterland bereikbaar houden over de weg.
Reactie algemeen bestuur
Graag pakken we deze uitnodiging met beide handen aan, we nemen daartoe het initiatief. Een mooie uitwerking van het motto van de Strategische Agenda: ‘Met elkaar, voor elkaar’.
Door de verstedelijking gaat er veel aandacht uit naar het wegverkeer, terwijl de bedrijvigheid in het MRDH-gebied ook door andere modaliteiten op excellente wijze ontsloten wordt; door binnenvaart, spoor en buisleidingen. Alle modaliteiten dragen op hun wijze bij aan het economisch welvaren van de regio en bieden perspectieven voor groei en transitie. Wij vragen u daarom ook om als MRDH een integrale visie op de (inpassing van) achterlandverbindingen door middel van alle modaliteiten te ontwikkelen.
Reactie algemeen bestuur
Binnen de logistieke opgave van Gebiedsprogramma MoVe wordt integraal naar deze opgave gekeken. Ook de MRDH draagt bij aan de ontwikkeling van het logistieke programma binnen MoVe. Een integrale visie van de MRDH heeft daarom geen toegevoegde waarde, het gaat vooral om uitvoering om de multimodale bereikbaarheid van het HIC te versterken.

Bijlage 1: Reflectie op het concept-ontwerp Strategische Agenda door Adviescommissie EV en Adviescommissie Va

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Esther Westerbeek

e-mail
e.westerbeek@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 225

uw kenmerk
-

ons kenmerk

projectnummer

aantal bijlage(n)

Aan het algemeen bestuur

Datum
29 november 2022

Onderwerp
Reflecties op het concept-ontwerp Strategische Agenda

Geachte leden van het algemeen bestuur,

Aan de adviescommissie EV en adviescommissie Va is gevraagd om te reflecteren op het concept-ontwerp van de Strategische Agenda in de fase waarin u een besluit gaat nemen over het vrijgeven van deze Strategische Agenda voor zienswijzen. We waarderen de betrokkenheid bij de Strategische Agenda voordat het concept-ontwerp de zienswijzeprocedure ingaat. Na de zienswijzeperiode voor de gemeenteraden zullen de adviescommissies op 19 april 2023 formeel adviseren op de concept-Strategische Agenda.

Aanpak reflectie
De bespreking over de concept-ontwerp Strategische Agenda was een gezamenlijke bespreking, waarin de adviescommissies in vier groepen hebben gereflecteerd op het proces, de koers en de vier opgaven, de zes opdrachten en de werkwijze/uitvoeringskracht van de Strategische Agenda. Vervolgens is plenair een terugkoppeling gegeven van de hoofdlijnen van deze vier besprekingen, deze reflecties zijn samengevoegd tot dit advies.
Ook zijn er individuele reflecties ingebracht door enkele commissieleden van de adviescommissies. Deze reflecties zijn toegevoegd als bijlage bij dit advies zodat deze gebruikt kunnen worden bij de latere zienswijzen en de advisering van de adviescommissies op 19 april 2023 wanneer de adviescommissies formeel advies geven over de Strategische Agenda.

De adviescommissies geven de volgende reflecties mee aan het algemeen bestuur:

Proces
Het doorlopen proces om te komen tot een vernieuwde Strategische Agenda tot nu toe is als prettig en constructief ervaren. Gemeenteraadsleden zijn uitgebreid betrokken op verschillende momenten en in de vorm komt tot uitdrukking dat de ambitie van de MRDH is om het een praktisch, concreet document te maken dat stuurbaar en navolgbaar is. Hiertoe is ook de verdere uitwerking naar inhoudelijke (beleids-)programma's, projecten en de begroting van belang.

Als aandachtspunten voor het vervolg geven we u mee:

- Een terugkoppeling te geven over hoe opgehaalde input, zoals bij de regionale bijeenkomsten in september, wordt meegenomen in het proces.
- De omliggende gemeenten en regio's te blijven betrekken bij de opgaven van de MRDH.
- Belangrijk is om ook het gesprek te voeren over het 'hoe'. Hoe kunnen we de samenwerking binnen de MRDH – met de organisatie en elkaar – steeds verder verbeteren? Daarbij geven de adviescommissies aan dat de betrokkenheid van inwoners en raadsleden – ook buiten de adviescommissies - punten zijn om hierbij te betrekken. Transparantie is belangrijk in het proces. Zorg voor transparante en gestructureerde monitoring en evaluatie van activiteiten in de Strategische Agenda om beter zicht te houden op de gerealiseerde doelen en of de beleidsdoelen behaald worden.

De koers en de vier opgaven
De leden van de adviescommissies herkennen de koers en de opgaven uit het concept-ontwerp Strategische Agenda. Er is een goede balans tussen de opgaven. Aanvullend willen we meegeven:
- Blijf de inhoudelijke visie – zoals deze aan de oorsprong van MRDH ten grondslag ligt – toetsen, verrijken en zo nodig bijstellen, zodat nu al kan worden gewerkt aan de opgaven van de komende decennia.
- De basis van de MRDH, zoals aangeven in het OESO-rapport, geldt nog steeds voor de regio, maar daarbij is het belangrijk om dit frequent tegen het licht te houden en te kijken naar de actuele thema's, zoals 'brede welvaart' en energietransitie.

De zes opdrachten
De leden van de adviescommissies herkennen de zes opdrachten en geven daarbij aan dat de kwaliteit en het herstel van de regio, opdracht 4, vernieuwen werklocaties, opdracht 5, het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk, en opdracht 6, herstellen van het ov-systeem, de belangrijkste opdrachten voor nu zijn. Daarbij geven de adviescommissies mee dat de kwaliteit van de huidige werklocaties en het mobiliteitsnetwerk op orde moet zijn en dat het belangrijk is om deze te versterken in de aankomende vier jaar. Dit is nodig voor verdere ontwikkeling van de regio. Het sturen op basis van indicatoren kan hierbij helpen. De aangekondigde te maken match tussen de Strategische Agenda en begroting is daartoe een mooie gelegenheid. Aanvullende reflecties van de leden zijn:
- Kijk breder naar bereikbaarheid binnen en buiten de regio en qua invulling. Binnen de regio is het belangrijk om breder te kijken dan de 11 economische toplocaties. Daarnaast zijn verbindingen met gemeenten en regio's buiten de MRDH van belang. Ook is het belangrijk om vernieuwend en innovatief te zijn in mobiliteit. De adviescommissies vragen aandacht voor de fijnmazigheid in het netwerk.
- De inzet van MRDH is gericht op duurzame vormen van mobiliteit boven minder duurzame vormen. Dat wordt onderschreven. Daarnaast wordt de oproep gedaan hier de komende periode ook nadrukkelijk op te blijven acteren en dit expliciet te maken in programma's, projecten en communicatie.
- De bereikbaarheid van Groenblauwe gebieden is een taak voor de MRDH. Een goede aansluiting tussen de agenda van de provincie Zuid-Holland en de MRDH is daarbij belangrijk (ieder vanuit zijn eigen rol).

De werkwijze/uitvoeringkracht

Met betrekking tot de werkwijze/uitvoeringskracht geven we de volgende reflecties mee:

- Aandacht wordt gevraagd voor het optimaal benutten van de verschillende gremia voor goede inhoud en breed draagvlak.
- Zorg ervoor dat monitoring transparant is.
- Er is behoefte om op thema's, bijvoorbeeld zoals deelmobiliteit, inhoudelijke sessies te organiseren, zodat kennisdeling en onderlinge inspiratie kan plaatsvinden.

We gaan ervan uit dat u de reflecties meeneemt en een plek geeft in het vervolgproces naar vaststelling van de definitieve Strategische Agenda. We zien graag een reactie tegemoet op onze reflecties en kijken uit naar de vervolgbespreking op 19 april.

Namens de adviescommissie EV en Va,

Karin Kayadoe,
Voorzitter adviescommissie EV

Jan Pieter Blonk
voorzitter adviescommissie Va

Bijlage bij brief

Het doorlopen proces

- Prettig, constructief proces met relevante regionale bijeenkomsten. Tevreden dat de raadsleden in één of meerdere sessies de mogelijkheid is geboden om input te geven! Het is zichtbaar dat er is flink geïnvesteerd in proces, ook in vergelijking tot de vorige keer. Dat wordt gewaardeerd.
- Vertaling van de opbrengst van de regionale bijeenkomst naar het concept ontwerp is niet altijd herleidbaar. We kunnen zo onze effectiviteit niet checken. Dat is voor verbetering vatbaar.
- Er wordt opgeroepen om processen meer te ontwerpen om samen keuzes te maken. Doe ook samen de analyse: aan welke knoppen kun je draaien en waar kun je aan sleutelen? We zouden graag zien dat we op basis van de analyse samen keuzes maken.
- In de regionale bijeenkomsten was de tijd was kort om reactie te geven. Soms kwamen discussies net op gang en dan eindigde de sessie. Tip voor een volgende keer: het is interessanter als de buurgemeenten in dezelfde groep zit. Een enkele gemeente vond de regionale bijeenkomsten bijvoorbeeld weinig vernieuwend. Er is behoefte aan gesprek met de andere gemeenten (raadsleden) over hoe we echt met elkaar in verbinding komen. Dus hoe kunnen we beter samenwerken – hoe doen we dat nu met elkaar? Daar willen graag het gesprek over voeren.
- De communicatie over het proces en bijvoorbeeld de invloed van de Strategische Agenda – voordat de regionale bijeenkomsten plaatsvonden – was wat mager, dit was lastig als je een nieuw raadslid bent. Een tijdlijn kan daarbij helpen. In het verlengde daarvan, probeer nog meer rekening te houden met de verkiezingen.
- De oproep is gedaan om ook de NS aan tafel te krijgen.
- Doe na vaststelling van de SA een grondige evaluatie.
- Een van de leden merkt op dat de MRDH in de communicatie naar de burger niet zichtbaar is. De burger weet onvoldoende wat de MRDH is en wat het oplevert. De successen zouden meer gedeeld moeten worden.

De koers en opgaven

- Er zit een goede balans in de SA tussen herstel en vooruitgaan.
- Een visie op de langere termijn ontbreekt én waarom gaan we niet uit van ‘eerst wijken bouwen, dan mobiliteit daarbij passen’ of zoals het nu gaat ‘mobiliteit maakt bouwen mogelijk’. Het is belangrijk dat we juist daar het netwerk (vanuit een visie) neerleggen waar er potentie is om bij te bouwen.
- De basis staat nog steeds, het is een actualisatie, dus de OESO opdracht uit 2016 blijft ons uitgangspunt. De leden vinden het belangrijk om het gesprek te voeren over andere aanverwante en/of nieuwe thema’s.
- Het is nog wel wat hoog-over. Het mag wel wat concreter. Wat is nu klaar als deze agenda is uitgevoerd. Stel duidelijker doel(en) #smart. “We willen de regio beter maken”….waar staat dat dan voor? We moeten van focus op economische groei naar de waarden erachter die onze drijfveer zijn. Bijvoorbeeld ‘brede welvaart’ meer definiëren en hanteerbaar maken.
- Groei, groei, groei gaat veelal over groter en meer (en vaak gekoppeld aan mobiliteit). Welzijn, toegankelijkheid zijn bijvoorbeeld waarden die een rol zouden moeten spelen.
- De samenwerking, samenhang met andere partijen in de regio mag meer naar voren komen.

- Wat voor economisch vestigingsklimaat willen we?
- “Lijkt soms nog wel een Haags of Rotterdams feestje te zijn.”
- “Vervoersarmoede en toegankelijkheid worden door de hele, gepolariseerde Rotterdamse raad omarmd.”
- Bereikbaarheid is een goede ambitie (bereikbaar in afstand en voor de portemonnee). Arbeidsmigranten zijn daarbij een gevoelig issue.
- SA is straks ook de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid: dat vraagt om concreetheid.
- De onderwerpen circulair en energietransitie zouden meer accent binnen agenda (naar de toekomst) moeten krijgen.
- Het is belangrijk om de energietafel heel goed te overdragen, want het is breder dan de Regionale Energiestrategie.
- Arbeidsmarkt is HET probleem: dingen moeten gemaakt worden door mensen.
- De bereikbaarheid van Groenblauw is een taak voor de MRDH. Een goede aansluiting tussen agenda van de provincie Zuid-Holland en de MRDH is daarbij belangrijk (ieder vanuit zijn eigen rol).
- Voor een visiedocument is het erg concreet

De zes opdrachten

- Er wordt veel gefocust op bereikbaarheid, maar veiligheid heeft weinig aandacht gekregen. Denk aan stationsomgevingen, bijv. verlichting en bebouwing (sociale veiligheid). Dit zien de leden liever vanuit de MRDH komen en niet via HTM.
- Beoordelingscriteria: waar gaan we bepaalde campussen oprichten? Hoe beoordelen we die plannen en dat het ook haalbaar is?
- Doelen: ruimte-uitdaging, dus meer met het OV dan met de auto is de wens. Maar vervoer op maat (bijv. een belbus) lokt niet om het OV te gebruiken. Als een lijn nauwelijks rijdt, lokt dat ook weinig reizigers. Zouden we niet moeten ambiëren om de frequentie te verhogen om het OV aantrekkelijker te maken? Oproep: verder vooruitkijken naar een OV-systeem dat past bij de toekomst.
- Campussen: staat Plaspoelpolder niet op het plaatje?
- Verduurzamen van haltes: hokjes met groene daken, sensorverlichting. Kunnen we dit verder concretiseren en op andere plekken doen?
- Kunnen we niet een oproep doen: kijk ook naar je lokale fietsnet en of dat netjes aansluit op de doorfietsroutes (MFR of anders)!
- Is uitbreiding van de MRDH naar Leiden en Dordrecht niet wenselijk gezien de OV-lijn Dordrecht-Leiden?
- Daarnaast is meer grip op deelmobiliteit en fijnmazig OV-netwerk (buurtbus) nodig. Er is meer regulering nodig. Kan de MRDH zich hierover buigen nu blijkt dat gemeenten dit een lastig thema vinden? Én laten we hier een sessie over organiseren met de adviescommissie.
- Het herstel van het OV na corona is opdracht 6. Daardoor lijkt het alsof hij minder belangrijk is. Dat is niet zo. Opdracht 5 en 6 hebben prioriteit.
- Aandacht voor het nachtnet. Kwaliteit van het OV-netwerk. Bereikbaarheid Vlaardingen is minder geworden door Hoekse Lijn. Verbinding met Rotterdam CS is minder en daardoor is er minder aansluiting op de regio.
- Hoe ziet de besluitvorming eruit bij weghalen en toevoegen van haltes? Is er voldoende oog voor de impact op mensen?
- Bij het kaartje van opdracht 1 kaartje graag Dutch Freshport toevoegen.
- Bij opdracht 6: de personeelstekorten in het OV betekenen is voor het herstelvermogen. Benoem dat.

- Hoe gaan we om met gedragsbeïnvloeding voor duurzaam mobiliteitsgedrag? Hoe krijgen we bijvoorbeeld mensen op de fiets ? Of meer in het OV of lopend. Opdracht 1: Groenblauw: we zien het niet als een extra taak, maar het erg belangrijk om de koppeling te leggen. het gaat om het verbeteren van het vestigingsklimaat en daarvoor moeten we de toegankelijkheid verbeteren van de groenblauwe gebieden. Maar daarbij moeten we wel aandacht houden voor de kwetsbaarheid van de natuur.
- Opdracht 5: we moeten ook nadenken over andere modaliteiten en andere vormen van mobiliteit. Het is belangrijk om open te staan voor nieuwe ideeën en innovaties.
- Opdracht 1: onderzoek doen naar de bereikbaarheid van verschillende locaties – breder kijken dan de 11 economische toplocaties.
- Hoe werkt het mobiliteitssysteem over de grenzen van MRDH heen?
- Als we als MRDH samenwerken, laten we dan het OV-systeem en de aanbesteding ook standaardiseren.

De werkwijze/uitvoeringskracht

- Idee: raadsleden de voor- en nadelen laten zien en hen de keuze laten maken. Of anders: graag meer informatie meegeven over waarom een bepaalde keuze gemaakt is. Roep om transparantie, en duidelijk waar wat over te zeggen is, en waarover niet.
- Idee voor de 1e monitor: behapbaar maken van de informatie en de mogelijkheid geven om te adviseren.
- Oproep om niet alleen informatie te delen binnen gemeentegrenzen, maar ook randgemeenten te betrekken.
- Het betrekken van bewoners bij besluiten OV zou beter moeten.
- We zouden wat rolvaster moeten zijn: in de adviescommissies moet je een regionale inbreng hebben, maar je moet je uit kunnen spreken vanuit een lokaal perspectief.
- Wat is de rol bij metropolitane fietspaden? Een regierol wordt voorgesteld (verkenner en soms organisatie opstart realisatie – planuitwerking).
- De kosten van de metropolitane fietspaden zijn voor kleine gemeenten vaak onbetaalbaar: subsidie gaat hierbij helpen (70% bijdrage MRDH).
- De opzet van de flexpool wordt gewaardeerd. Dat is een kans voor kleine/middelgrote gemeenten.

Bijlage 2: Speelveld Economisch Vestigingsklimaat



Het bestand 20230621 4.3c Strategische Agenda MRDH (korte versie).pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846433/2/8d8e0930-f33c-4024-b719-ba890f99d037

Het bestand 20230621 4.3a Strategische Agenda MRDH.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846435/2/0bc45b94-03b7-4307-8af5-293dd07f742b

Het bestand 20230621 7.0 Agendapost adviescommissies concept-ontwerp wijziging GR.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846436/2/e300685e-75ee-4dec-93d6-b4a8c105595a

Het bestand 20230621 7.1. Was-wordt lijst - huidige GR t.o.v. concept ontwerp GR.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/12846437/2/75b1b7ce-fa96-45d0-a7a9-2d82fd2a82fb

Het bestand 20230621 7.2. Artikelsgewijze toelichting op de was-wordt lijst.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/12846438/2/6aadd031-c885-4ba2-8792-8515cca2ce36

Het bestand 20230621 7.3 Presentatie informatiesessie adviescommissies.pdf kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/12846439/2/b9daa2fc-837a-4d6c-afa2-b9bc78312e14