het Algemeen Bestuur van de
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Ons kenmerk	2019-09493 / 19Z.001497	*Verzonden*
Uw brief van	13 maart 2019	
Uw kenmerk		
Bijlagen	1	

Onderwerp
Zienswijze Strategische agenda MRDH

Datum
23 april 2019

Geacht bestuur,

U heeft de gemeenteraad uitgenodigd een zienswijze uit te brengen op de Strategische Agenda MRDH. In zijn vergadering van 23 april heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met de Strategische Agenda MRDH "Samen aan het werk!".

Een exemplaar van het raadsbesluit is bijgevoegd. In deze brief geven wij mede namens de gemeenteraad een nadere toelichting op de zienswijze in relatie tot de bijdrage van onze gemeente aan de regionale opgaven. Tevens benoemen wij enkele aandachtspunten die vanuit het belang van het landschap en de gemeente Midden-Delfland bij de uitvoering aandacht nodig hebben.

Proces strategische agenda
Wij waarderen het proces dat is gevolgd om te komen tot een strategische agenda. Tijdens diverse regionale bijeenkomsten is goed geluisterd naar de verschillende belangen en ambities van de 23 gemeenten. Deze zijn in hoofdlijnen en in een onderlinge samenhang opgenomen in de agenda "Samen aan het werk!".
De agenda moet formeel minimaal bestaan uit de strategieën om de doelen te bereiken. Het document voldoet hieraan en zorgt naar onze mening voor draagvlak en biedt een regionaal handelingsperspectief om in gezamenlijkheid te werken aan de maatschappelijke regionale opgaven. De naam 'agenda' doet vermoeden dat sprake is van een concreet programma. Dat is niet aan de orde en past ook niet in de doelstellingen van het document. Wij stellen voor om in de toekomst en mogelijk voor deze periode te kiezen voor een heldere benaming, zoals 'Regionaal handelingsperspectief'.

Rollen MRDH
De formele taken van de MRDH vloeien voort uit de taken op het terrein van het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de mobiliteit. Vanuit de ambities 'versterken stad en omgeving' en 'energie' kunnen deze taken kunnen niet optimaal ontwikkeld worden als de beleidsterreinen ruimte, wonen en landschap hier niet bij betrokken worden. Met tevredenheid constateren wij dat u in de inleiding aangeeft dat de organisatie MRDH meerdere rollen heeft. Die rollen bestaan uit uitvoeren, de regie nemen en faciliteren. Per ambitie verschilt die rol. Wij ondersteunen deze bredere taakopvatting, waarbij bepalend voor de keuzes die gemaakt worden is het bevorderen van welvaart en welzijn voor inwoners.

Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland
De identiteit van onze gemeente wordt gevormd door het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. Een oer-Hollands landschap dat groter is dan de gemeente Midden-Delfland. Het gebied is gelegen op het grondgebied van acht gemeenten en grenst daarnaast nog aan drie gemeenten binnen de MRDH. In het hoofdstuk 'versterken stad en omgeving' constateren wij dat als ambitie is benoemd om het groene karakter van de landschappen te behouden. Van de gemeente Midden-Delfland kunt u een actieve inspanning verwachten gericht op het optimaliseren van de maatschappelijke functies die het landschap binnen het stedelijk gebied vervullen.
Wij gaan hierbij uit aan van ontwikkeling en versterking van deze functies. Het landschap produceert voedsel, beleving en natuur. Drie waarden die noodzakelijk zijn om het regionaal economisch vestigingsklimaat te versterken. De productie van voedsel is een economische waarde die de grondgebonden agrariër in staat stelt de rol van hoeder van het landschap te vervullen. Daarnaast zijn aanvullende verdienmodellen noodzakelijk. De functies van groene long, rust en recreatie voor het stedelijk gebied hebben een economische waarde die verwaard moet worden. In regionaal verband met provincie en gemeenten willen wij graag verkennen wat mogelijk is.
Bij het verwaarden van het landschap onderschrijven wij het doel om groen en recreatie als economische vestigingsfactor te stimuleren. Op dit onderwerp werken wij al samen met de gemeenten Hellevoetsluis en Maassluis die regionaal trekker zijn. In afstemming met onze gemeente wordt door ondernemers en gebiedspartijen een lokale marketingstrategie en website uitgewerkt. Dit draagt bij aan de samenwerking op het gebied van vrijetijdseconomie en toerisme.
De netwerkvorming is regionaal georganiseerd binnen de Landschapstafels. De MRDH groeit steeds verder door naar een netwerkorganisatie. In dat kader stellen wij voor de komende periode de netwerkfunctie te versterken door het secretariaat van de Landschapstafels fysiek onder te brengen binnen de MRDH. Dit biedt meer kansen op het verbinden van opgaven en projecten. Voorbeelden zijn het versterken van de stad-land relaties vanuit de verstedelijking door fysieke recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen, waarbij de wateropgave op een kwalitatieve wijze ingepast kan worden in het landschap. Gelijke meekoppelkansen doen zich voor bij het klimaatbeleid en de inpassing van fysieke infrastructuur bij mobiliteit.

Circulaire economie
Belangrijk kader voor de strategische agenda is de Roadmap Next Economy (RNE). Vanuit onze identiteit als Cittaslow ondersteunen wij van harte de RNE. De manier van denken sluit inhoudelijk goed aan op die filosofie. Een ontwikkeling vanuit Midden-Delfland die hierop gebaseerd is het programma Kringlooplandbouw en het kennis- en innovatieproject Midden in Delfland (MIND). Dit programma loopt inmiddels 10 jaar en is nu ook onderdeel van de Nationale landbouwvisie. Ervaringen hierover delen wij graag met andere gemeenten.
De opbrengsten van Kringlooplandbouw zijn een lagere milieubelasting, betere bodemkwaliteit, sluiten van delen van de kringloop en een beter dierenwelzijn. Hiermee ondersteunt het programma de grondgebonden agrariër om economisch te blijven produceren. De opbrengst is kwalitatief hoogwaardig voedsel dat binnen korte ketens in de stad kan worden afgezet. Graag willen wij in regionaal overleg met elkaar afstemmen wat de mogelijkheden zijn om de diverse regionale producten binnen de stad-land relaties af te zetten. Duurzame producten vanuit de Greenport kunnen hier ook bij betrokken worden. De inzet en samenwerking met de onderwijssector kan hierbij een meerwaarde opleveren.

Greenport in Midden-Delfland
De grootste economische sector in onze gemeente is de Greenport. Midden-Delfland is hierbij onderdeel van het tuinbouwcomplex Westland. In de strategische agenda is het belang van de Greenport regelmatig genoemd. Belangrijkste opgaven zijn de omschakeling naar circulair werken, emissieloze kassen en mobiliteit. Binnen de het MIRT-project Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 in Westland wordt door provincie, MRDH, gemeenten Westland en Midden-Delfland en het Hoogheemraadschap van Delfland onderzoek gedaan hoe deze opgaven in te vullen en tegelijkertijd te komen tot een sterker Greenportcluster.

In samenwerking tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen met ondersteuning vanuit de overheden wordt onder meer concreet gewerkt aan circulair werken en emissieloze kassen; de Roadmap Next Economy Greenport en de bedrijfslevenvisie zijn hierbij kaders. Bedreiging bij de transitie van de Greenport is mobiliteit. Wij vragen u hierbij aandacht om te blijven investeren in de bereikbaarheid en ontsluiting van dit cluster. De economische meerwaarde van een circulaire Greenport is ook voor een groot gedeelte afhankelijk van de bereikbaarheid.

Mobiliteit in en rond Midden-Delfland
Door de centrale ligging van Midden-Delfland is op en rond ons grondgebied sprake van een ingewikkelde wegenstructuur. Maatregelen op het ene knooppunt hebben een directe impact op een ander gedeelte. Knelpunten op het hoofdwegennet hebben direct hun invloed op het onderliggend wegennet. Hierdoor ontstaat sluipverkeer, waardoor de leefbaarheid in het gebied ernstig wordt aangetast. Tegelijkertijd heeft dit ook een negatief effect op de aantrekkelijkheid en beleefbaarheid van het groene landschap. Rust en ruimte zijn voor de beleving essentiële waarden.
Diverse overheden werken op dit moment aan verschillende infrastructurele projecten. Binnen de wegenstructuur in en rond onze gemeente zijn dat bijvoorbeeld 'passages en inprikkers' met de aanpak van de Harnaschknoop en Woudse knoop, verbreding A4-N14, reconstructie N211, reconstructie en duurzaam veilig inrichten N223, aanleg Maasdeltatunnel, verkeersonderzoek A20 gedeelte afritten 6 en 7, ontsluiting Maasland en Maassluis via afrit 7 en de MIRT-gebiedsverkenning Greenport 3.0 in Westland. Ieder project heeft zijn eigen scope. Hierdoor constateren wij dat de onderlinge afstemming tussen deze projecten beperkt is, waardoor de onderlinge samenhang niet aanwezig is of verloren kan gaan. Wij verzoeken de MRDH om zorg te dragen voor de noodzakelijke onderlinge samenhang. Hiermee kunnen overkoepelende oplossingen in beeld komen die bij de individuele projectaanpak buiten beeld blijven. Een overkoepelende oplossing is op de lange termijn naar verwachting financieel voordelig en zeker robuuster dan de verschillende deeloplossing bij elkaar opgeteld.
De diverse mobiliteitsprojecten bieden ook kansen om gebruik te maken van meekoppelkansen. Met de werkzaamheden kunnen bestaande fiets- en andere recreatieve verbindingen veiliger en verbeterd worden. Dit stimuleert meer mensen om voor het woon-werkverkeer te kiezen voor de fiets en draagt bij aan het versterken van de stad-landverbindingen. Tevens kunnen de infrastructurele werkzaamheden gebruikt worden om ecologische verbindingen te creëren vanuit de verplichte wateropgaven. Hierdoor kunnen de groene landschappen fysiek beter met elkaar verbonden worden, wat ten goede komt aan de biodiversiteit en kwaliteit van leven in onze regio. Wij verzoeken u om in samenspraak met de provincie te bekijken hoe een centrale coördinatie op deze meekoppelkansen gecreëerd kan worden. Uiteraard gaan wij hierover graag met u in gesprek.

Bereikbaarheid Midden-Delfland en openbaar vervoer
De regionale inzet, mede in het kader van de verstedelijking, is gericht op het versterken van het openbaar vervoer. Wij erkennen dat verdere optimalisatie van het OV voor het landelijk gebied niet altijd mogelijk is. Wij vragen u hierbij uw aandacht om het huidige OV-aanbod niet verder te verschralen, als hier geen alternatieven voor de minder mobiele gebruikers aanwezig is. In onze visie zijn er kansen om de kwaliteiten van het voorzieningenaanbod te vergroten.
Concreet denken wij hierbij aan het versterken van het vraagafhankelijk vervoer op de last mile in plaats van investeren en/of in stand houden van reguliere OV-lijnen met een beperkte bezettingsgraad. De kenmerken van vraagafhankelijke vervoer en het doelgroepenvervoer komen op veel aspecten met elkaar overeen. Om de noodzakelijke massa voor voldoende bezetting te creëren ligt het dan ook voor de hand om deze twee publieke vormen van vervoer met elkaar te combineren. Voor de dorpen en perifere gebieden is deze 'nieuwe vorm' van publiek vervoer aanvullend op het Maas (mobility as a service) concept. Wij verwachten dat het combineren van de verschillende publieke vervoersvoorzieningen een efficiënter gebruik van budgetten kan opleveren.
Wij verzoeken u om in regionaal verband nader onderzoek te doen naar deze 'nieuwe vorm' van publiek vervoer om op deze wijze de bereikbaarheid van de dorpen en het landelijk gebied te vergroten. Graag werken wij hierbij met u samen bij het verkennen van de mogelijkheden hiertoe.

Specifiek vragen wij nog aandacht voor het project spoorverdubbeling Delft-Schiedam. Het nut en de noodzaak van deze extra verbinding door het landschap van Midden-Delfland is duidelijk. Bij het vaststellen van het Regionaal Investeringsprogramma hebben wij die keuze voor dit project onderschreven, vanuit het uitgangspunt dat tegelijkertijd een project voor een goede kwalitatieve inpassing wordt opgestart. Wij vragen uw aandacht om te zorgen dat als het infrastructurele project viersporigheid start wij betrokken worden bij het parallel lopende inpassingsproject. In nauw overleg zijn wij bereid om hier ook de noodzakelijke ambtelijke capaciteit voor beschikbaar te stellen.

Consequenties transitie nieuwe economie
De transitie naar een nieuwe economie heeft consequenties voor inwoners. Het uitgangspunt van de strategische agenda is meer welvaart en welzijn voor inwoners. Wij ondersteunen het werken aan deze sociale component op basis van het uitgangspunt om onderwijs en arbeidsmarkt met elkaar te verbinden. Hierbij gaat het in onze visie dan om het aantrekken en behouden van hoogopgeleid personeel én tegelijkertijd aandacht voor om- en bijscholing van bestaand personeel en mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt. Wij gaan er vanuit dat vanuit de netwerkfunctie van de MRDH hierbij aansluiting wordt gevonden bij de 'human capital agenda' van de Economic Board Zuid-Holland.
Inhoudelijke invulling aan de ondersteuning van deze transitie is gevonden door de uitwerking van de fieldlabstructuur en de vorming van campussen bij MBO en HBO-instellingen. Wij verwachten dat in samenspraak met de gemeentelijke inzet op deze wijze een stevig beleidskader kan worden gerealiseerd dat zorg draagt voor de sociale aspecten van de economische transitie.

Meer informatie
Heeft u na het lezen van deze brief nog vragen? Neemt u dan contact op met Wim van Dalen van de afdeling Koers. Hij is bereikbaar via telefoonnummer (015) 380 42 68 of via het e-mailadres wvandalen@middendelfland.nl.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

Martien Born	Arnoud Rodenburg
gemeentesecretaris	burgemeester