



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

## **Nota van beantwoording**

- Zienswijzen ontwerp begroting MRDH 2024

## Inleiding

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

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

De Strategische Agenda is in samenwerking met de gemeenten en andere stakeholders geactualiseerd. Samenwerking is cruciaal voor een goede toekomst van de inwoners van de metropoolregio. En dat is de uiteindelijke inzet van de regionale samenwerking.

De MRDH begroting 2024 geeft op basis van de Strategische Agenda op hoofdlijnen zo gericht mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

## Zienswijzen

De ontwerp begroting MRDH 2024 is vanaf 20 april 2023 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de gemeenten die samenwerken binnen de MRDH. De zienswijzeperiode duurde twaalf weken en eindigde op 12 juli 2023. Het dagelijks bestuur heeft van 19 gemeenten een reactie ontvangen.

Tijdens de zienswijzeperiode is reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de ontwerp begroting. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwerken van de cijfers uit de definitieve jaarrekening 2022 en de cijfers uit de 1<sup>e</sup> begrotingswijziging 2023. Daarnaast is er een aantal infrastructurele projecten verder geconcretiseerd door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, waardoor er wijzigingen in bestedingsritme plaatsvinden of projecten verschuiven van meerjarenbeeld naar meerjarenbegroting. Het financieel beeld wijzigt daardoor, er is eind 2027 volgens de ramingen € 60,5 miljoen minder beschikbaar in het fonds BDU. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de volgende posten:

- De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft op 7 juni 2023 de concept Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst voor de planning- en studiefase behandeld. Naar aanleiding hiervan verzoekt de bestuurscommissie de uitvoeringsperiode van het project in de MRDH begroting 2024 aan te passen naar 2025 t/m 2030 in plaats van 2029 t/m 2033. Dit leidt in de meerjarenbegroting tot en met 2027 tot een stijging van de lasten met € 58 miljoen. Het betreft een verschuiving binnen de meerjarenbegroting 2023-2042.
- De hiervoor genoemde bestuursovereenkomst heeft ook effect op de begroting van de no-regret maatregelen CID Binckhorst. Een deel van het project (ombouw spoorviaducten Binckhorstlaan) verschuift naar het MIRT project Bereikbaarheid CID Binckhorst. Dit leidt in de meerjarenbegroting tot en met 2027 tot een daling van de lasten met € 21 miljoen
- De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft op 5 juli 2023 de Samenwerkingsovereenkomst Metropolitane Fietsroute (MFR) Rotterdam – Ridderkerk behandeld. Naar aanleiding hiervan verzoekt de bestuurscommissie een bedrag van € 26.434.055 toe te voegen aan de ontwerp begroting MRDH 2024 met een uitvoeringsperiode van 2024 tot en met 2027. Het betreft een verschuiving van meerjarenbeeld naar meerjarenbegroting.

De begroting is in lijn met de Strategische Agenda opgesteld. De opdrachten en bijbehorende resultaten uit de agenda ziet u dus ook terug in de begroting. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen de verwachte resultaten en plannen en besluiten in de Strategische Agenda:

- Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft
- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.

In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.

#### *Overzicht ontvangen zienswijzen*

Allereerst is door een groot aantal gemeenten aangegeven dat ze zich kunnen herkennen in de begroting en dat er geen aanleiding is om een inhoudelijke zienswijze in te dienen. Dit is een signaal dat er een goede verbinding is gelegd tussen de inhoudelijke ambities uit de Strategische Agenda en het financiële instrumentarium uit de begroting.

Meerdere gemeenten geven de MRDH aandachtspunten mee in hun zienswijze.

De zienswijzen geven op één onderdeel aanleiding om de ontwerp begroting aan te passen:

- De gemeente Delft geeft aan dat er in de begroting op meerdere plaatsen mededelingen over tramlijn 1 door de Binckhorst worden gedaan. Delft ondersteunt een tramlijn door de Binckhorst, maar de lijnvoering is nog onderwerp van gesprek in de regio. Binnen de MRDH is bestuurlijk afgesproken dat er een lijnvoeringstudie Delft-Den Haag wordt uitgevoerd. Na deze lijnvoeringstudie wordt besloten via welke tramlijn de Binckhorst wordt ontsloten. De gemeente verzoekt de MRDH de teksten in de begroting hierop aan te passen, met name de pagina's 87, 106 en 107. Dit verzoek nemen we over.

Hierna wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur.

Op een aantal onderwerpen wordt door meerdere gemeenten ingegaan:

- Lobby BDU
- Prijsstijgingen
- OV na Corona
- Doelmatig en concreet programma Economisch vestigingsklimaat
- Betrokkenheid gemeenteraden bij de MRDH

#### **Lobby BDU**

Veel gemeenten zien grote uitdagingen voor de toekomstbestendigheid van onze regionale bereikbaarheid in de toekomst. Het is belangrijk om te blijven investeren om de regio bereikbaar te houden. De gemeenten steunen de gesprekken van de MRDH met het rijk voor een structurele verhoging van de BDU om de investeringsruimte voor projecten die in de verkenning- en planstudiefase zitten te vergroten en daarin minder tot niet te hoeven prioriteren. Daarnaast zijn er zorgen over het toekomstbeeld, namelijk dat de huidige reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer onvoldoende investeringsruimte biedt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. Er wordt in dit kader met het Rijk gesproken over structurele verhoging van de BDU. Veel gemeenten laten weten deze actieve lobby richting het Rijk te onderschrijven.

### *Reactie algemeen bestuur*

Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. We hebben immers een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in het bereikbaar houden van onze regio.

Dit doen we als Metropoolregio, samen met andere decentrale vervoerautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijndoelen. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk geweest op het belang van het structureel verhogen van de BDU in relatie tot de eerder genoemde opgaven.

### **Prijsstijgingen**

Een aantal gemeenten spreekt haar zorgen uit over de prijsstijgingen als gevolg van inflatie, stijging van de grondstofprijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Hierbij wordt de vraag gesteld wat dit betekent voor infrastructurele projecten waarvan de bijdrage van de MRDH al zijn beschikt of binnenkort worden vastgesteld. Daarnaast wordt getwijfeld of de gestelde projecten binnen de begroting gerealiseerd kunnen worden, vanwege de alsmaar stijgende bouwkosten.

Verder wordt zorg geuit over de houdbaarheid van goede regionale OV-bereikbaarheid in het licht van achterblijvende vervoerswaarde en financiële risico's als gevolg van onder meer loonstijgingen en prijsstijgingen voor energie en materieel bij regionale vervoersbedrijven. Dit enerzijds ingegeven door het feit dat de MRDH als concessieverlener risicodragend is voor beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, maar anderzijds ook door de constatering dat de BDU-gelden onvoldoende meestijgen met de oplopende kosten. Op welke wijze gaat de MRDH om met deze prijsstijgingen?

### *Reactie algemeen bestuur*

Wij hebben nog geen signalen ontvangen dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd vanwege prijsstijgingen. Subsidies worden verleend op basis van minimaal een definitief ontwerp. Daarmee wordt de periode tussen aanvraag van een subsidie en start van de werkzaamheden zo beperkt mogelijk gehouden en daarmee ook het risico op prijsstijgingen. Een subsidie wordt verleend met 10% onvoorzien en is gemaximeerd. Binnen de programma's Kleine Projecten, OV versnellingsmaatregelen, MFR en R-net is er nog geen sprake van overschrijding van de beschikbare budgetten.

### **OV na Corona**

Er is een aantal gemeenten die hun zorgen uiten over het herstel van het OV-systeem na Corona. De MRDH is als opdrachtgever immers verantwoordelijk voor het OV. Het aantal reizigers is nog niet op het oude niveau, de regelingen in relatie tot Corona vanuit het Rijk lopen af, de kosten voor de vervoerbedrijven stijgen en de BDU stijgt onvoldoende mee.

De MRDH staat voor de uitdaging om het bestaande openbaar vervoer in de regio in stand te houden, terwijl de financiële positie van de vervoerbedrijven onder druk staat. De gemeenten verzoeken de MRDH dan ook om tijdig met de scenario's en voorstellen te komen hoe hiermee wordt omgegaan.

### *Reactie algemeen bestuur*

Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden.

Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio. Verder is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor het structureel verhogen van de BDU.

### **Doelmatig en concreet programma Economisch vestigingsklimaat**

Een aantal gemeenten ziet graag een verdere concretiseringsslag bij het programma Economisch vestigingsklimaat in de vorm van concrete uitvoeringsagenda's. Daarbij wordt ook gevraagd doelmatiger naar het programma te kijken en tot een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering te komen, mede in relatie tot de druk op de gemeentelijke begrotingen.

#### *Reactie algemeen bestuur*

In de nieuwe Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.

Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda.

Er is bij het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.

Wij onderschrijven het belang van een verdere concretisering van de opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er voor het einde van dit jaar drie uitvoeringsplannen ter besluitvorming voorgelegd aan de bestuurscommissie; te weten uitvoeringsplannen voor Onderwijs & Arbeidsmarkt, Ruimte voor werken en Innovatie en mkb. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken.

### **Betrokkenheid van gemeenteraden bij de MRDH**

Er zijn een aantal gemeenten die in hun zienswijze aandacht vragen voor de betrokkenheid van de raden. Er wordt gevraagd om inzichtelijk te maken welke stappen worden gezet in dit kader en de voortgang in de reguliere vergaderingen van de adviescommissies te bespreken en in de evaluatie GR MRDH hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden en er voor te zorgen dat gemeenteraden tijdig geïnformeerd en betrokken worden bij impactvolle dossiers.

#### *Reactie algemeen bestuur*

Mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling kan geconcludeerd worden dat al verbeteringen zijn 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 evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

<b>Albrandswaard</b>
<b>Geen inhoudelijke zienswijze ingediend en stemt op hoofdlijnen in met de begroting</b>
In de zienswijze op de concept ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026 heeft Albrandswaard kenbaar gemaakt hoe zij graag samenwerkt aan bereikbaarheid en economie in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In afwachting van de behandeling van de zienswijzen op de strategische agenda, dient de gemeente Albrandswaard nu dan ook geen inhoudelijke zienswijze in en stemt op hoofdlijnen in met de ontwerpbegroting 2024.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw instemming op hoofdlijnen en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. De koers hiervoor hebben wij op 26 mei vastgesteld in een gezamenlijke Strategische Agenda, waarbij we op alle zienswijzen hebben gereageerd.
<b>Fietsenstallingen bij stations</b>
We zijn verheugd dat het Kabinet met de speerpunten in het fietsbeleid o.a. wil investeren in goede fietsenstallingen bij stations. We gaan er van uit dat de MRDH de mogelijkheden voor deze middelen in de uitvoeringsagenda ook actief gaat benutten voor de problematiek rond de fietsenstallingen bij metrostations Rhooen en Poortugaal.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Vanuit het programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten kijken wij samen met de gemeente naar de opgave op de knooppunten Rhooen en Poortugaal met als doel de kwaliteit op deze knooppunten te verbeteren. Het programma is onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), waarbij uiteraard zo mogelijk aansluiting wordt gezocht met de beschikbare middelen vanuit het Rijk.
<b>Barendrecht</b>
<b>Geen zienswijze</b>
Wij hebben kennis genomen van de ontwerpbegroting 2024 MRDH. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Wij hebben de ontwerpbegroting 2024 MRDH besproken in onze raadsvergadering van 27 juni 2023. De ontwerpbegroting 2024 MRDH geeft ons geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.
<b>Capelle aan den IJssel</b>
<b>Geen inhoudelijke zienswijze ingediend</b>
Op 20 april 2023 heeft u ons de Ontwerpbegroting MRDH 2024 voor de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) toegestuurd. U heeft ons in de gelegenheid gesteld tot uiterlijk 12 juli 2023 een schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Wij hebben deze stukken besproken in onze raadsvergadering van 3 juli 2023 en besloten geen zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de Ontwerpbegroting MRDH 2024.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

<b>Structurele inzet middelen openbaar vervoer</b>
Desalniettemin merken wij op dat de financiële paragraaf met betrekking tot de financiële situatie van de RET een aandachtspunt is. In de kadernota wordt in paragraaf 4.1 onder het kopje 'OV en corona' namelijk aangegeven dat er wordt uitgegaan "van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de MRDH begroting 2023". Wij vragen ons af of deze gelijkblijvende structurele inzet wel voldoende toereikend zal zijn en willen u derhalve vragen dit punt nog eens sterker onder de aandacht te brengen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Als vervoerder heeft de RET, net als veel andere vervoersbedrijven, te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom hebben de gemeente Rotterdam (als grootaandeelhouder) en de MRDH RET gevraagd om de eigen financiële situatie nauwgezet in beeld te brengen. Daaropvolgend hebben de gemeente Rotterdam en de MRDH onafhankelijk expertadvies ingewonnen voor verdere verdieping van de financiële situatie. RET heeft inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven.
Ook de andere vervoerbedrijven in de metropoolregio, HTM en EBS, kennen financiële uitdagingen. Ook zij ervaren het effect van de coronacrisis en de stijging van de energieprijzen. De komende periode zullen daarom ook voor het openbaar vervoer in de andere delen van onze regio voorstellen worden uitgewerkt. Mocht er als gevolg van de voorstellen sprake zijn van financiële effecten op de begroting van de MRDH dan zullen hiervoor de gebruikelijke besluitvormingsprocedures worden doorlopen.
<b>Delft</b>
<b>Algemeen – Aandachtspunten bij de begroting</b>
Hierbij sturen wij u onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2023. Wij stemmen in met uw Ontwerpbegroting MRDH 2024. Wij hebben enkele aandachtspunten bij de uitvoering van deze begroting en de verdere samenwerking. In deze zienswijze lichten wij dat toe. Wij zijn blij met de inzet van de MRDH en resultaten die met het samenwerkingsverband van 23 MRDH-gemeenten worden gerealiseerd.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw instemming met de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierna gaan wij op uw aandachtspunten in.
<b>Vervoersautoriteit – Mobiliteit</b>
Ten aanzien van mobiliteit ondersteunen wij de inzet van de MRDH inzake de lobby richting het Rijk met betrekking tot de BDU gelden, voor het belang van de hele regio. Verder benadrukken wij de noodzaak om, ondanks de uitdagingen die we in het nu kennen met betrekking tot OV, te blijven werken aan goede OV bereikbaarheid op de langere termijn om de MRDH-regio duurzaam bereikbaar te houden en te verduurzamen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. Dit doen we als Metropoolregio en samen met andere decentrale vervoersautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijn doelen.

Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.

Daarnaast hebben we een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio.

De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.

#### **Vervoersautoriteit – Tramlijn Binckhorst**

In de begroting worden op meerdere plaatsen mededelingen gedaan over de tramlijn 1 door de Binckhorst. Delft ondersteunt een tramlijn door de Binckhorst, maar de lijnvoering is nog onderwerp van gesprek in de regio. We hebben in de MRDH bestuurlijk afgesproken dat er een lijnvoeringstudie Delft- Den Haag wordt uitgevoerd. Daarna wordt besloten via welke tramlijn de Binckhorst ontsloten wordt. We verzoeken u de teksten in de ontwerpbegroting MRDH hierop aan te passen, met name de pagina's 87, 106 en 107.

#### **Reactie algemeen bestuur**

U stelt terecht dat de MRDH en HTM samen met de betrokken gemeenten een studie zullen uitvoeren naar het mogelijke tramnet rond de Binckhorst. Deze afspraak is gemaakt om de maatschappelijke en vervoerkundige effecten van de diverse mogelijkheden inzichtelijk te maken. Daarbij kijken we ook naar (de haltes en reizigers van) de huidige tramlijn 1. In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst wordt geen besluit genomen over de lijnvoering van tramlijn 1. In afstemming met uw medewerkers is de toelichting op het project in de begroting aangepast.

#### **Vervoersautoriteit – Subsidiering Infrastructurele Projecten**

Meerdere MRDH-gemeenten hebben uit de versnellingsgelden van het rijk subsidie voor infrastructuur gekregen. Het zijn projecten die ook goed passen bij het MRDH-beleid. In de ontwerpbegroting staat hierover: "Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa2025 kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen (pag 29-30)." In Delft gaat het om onder andere de Gelatinebrug en Gelatinetunnel. Dit zijn grote infrastructurele projecten. Wij willen met u een maatwerkafpraak maken over de subsidiëring door de MRDH.

#### **Reactie algemeen bestuur**

MRDH werkt graag mee aan het beschikbaar krijgen van de rijksbijdragen voor projecten in onze regio in de komende periode voor de door de gemeenten bij het Rijk ingediende subsidieaanvragen versnellingsmaatregelen woningbouw en mobiliteit. Wanneer de kaders van de Rijksregeling duidelijk zijn, kunnen gemeenten gerichter overleg plegen met de MRDH over de mogelijkheden van cofinanciering door de MRDH. Ten aanzien van de Gelatinebrug worden, als onderdeel van de metropolitante fietsroute Delft-Rotterdam Alexander, maatwerkafspraken uitgewerkt. Eventuele gevolgen voor de begroting komt aan de orde bij de besluitvorming daarover. De Gelatinetunnel kan via het proces van grote projecten tot een verkenning worden opgewerkt. Bij besluitvorming daarover worden ook de financiële aspecten meegewogen.



<p><b>Economisch Vestigingsklimaat – Innovatie District Delft</b></p> <p>De gemeente benadrukt graag de relevantie voor de regio – en onze steun – voor alle doelstellingen en de activiteiten in 2024, binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat. In de bestuurscommissie EV op 31 mei 2023 hebben we een toelichting gegeven over het Innovatie District Delft. Komend jaar gaan wij graag hierover verder in gesprek met de MRDH. De focus was:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor deze nieuwe economie die ontstaat vanuit het Delftse kennisintensieve ecosysteem;</li> <li>• Hoe zorgen we ervoor dat het Delftse ecosysteem goed functioneert in samenhang met de regio;</li> <li>• Sociaal: hoe zorgen we dat de wijken waar we nu een leefbaarheids-en veiligheidsaanpak voor hebben in de regio meer verbanden worden met onze kennisintensieve ecosystemen.</li> </ul>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>De MRDH ondersteunt de versterking en versnelling van de ontwikkeling van Innovatiedistrict Delft. Niet alleen profiteert de stad Delft van het Innovatiedistrict maar ook omliggende gemeenten en de regio. Het versterken en versnelling van dit project past in de doelstellingen van de nieuwe Strategische Agenda van de MRDH. We blijven ook het komende jaar graag in gesprek met uw gemeente over de verdere ontwikkeling van dit gebied.</p>
<p><b>Functioneren als totaalregio</b></p> <p>De oprichting van de MRDH is een verbetering ten opzichte van twee voormalige stadsregio's: kans om meer als één stedelijke regio te functioneren en de bereikbaarheid van toplocaties en banen te verbeteren. Wij vragen u dan ook om het functioneren als totaalregio te bewaken en niet te werken met vaste deelregio's bij het nader invullen van deze begroting; bij het starten van nieuwe (pre-)project-verkenningen en nieuwe kaders.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>De MRDH is één metropoolregio en in de gehele regio gaan we voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. De Strategische Agenda geeft koers voor de komende jaren waarbij gekeken wordt naar het hele gebied. Op thema's zullen we, waar dat effectief is en passend bij de opgave, gebiedsgerichte aanpakken ontwikkelen conform de Strategische Agenda. Uitgangspunt daarbij is en blijft te functioneren als 1 totaalregio en daarin is niet het uitgangspunt te werken met deelregio's.</p>
<p><b>Den Haag</b></p>
<p><b>Algemeen</b></p> <p>Als zienswijze op de begroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met begroting.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Wij danken u voor uw positieve reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan we op uw aandachtspunten in.</p>
<p><b>Vervoersautoriteit – Herstel OV</b></p> <p>Verzoekt de MRDH met scenario's en voorstellen te komen om de bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid te waarborgen en de reguliere vervoerplanprocedure zo spoedig mogelijk weer in 2024 in te voeren.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. Dit doen we als Metropoolregio en samen met andere decentrale vervoersautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijn doelen.</p>

Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk geweest op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.

Daarnaast hebben we een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio.

De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.

Als de sector voldoende hersteld is kan inderdaad in 2024 de reguliere procedure gevolgd worden ten behoeve van plannen voor het openbaar vervoer in 2025.

#### **Vervoersautoriteit – Klimaatdoelen**

Verzoekt daarbij de MRDH de bijdrage van de werkgeversbenadering aan de klimaatdoelen voor mobiliteit als zelfstandig doel voor Zuid-Holland Bereikbaar als ambitie in de begroting op te nemen

#### **Reactie algemeen bestuur**

De MRDH is samen met gemeente Den Haag één van de samenwerkingspartners van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Bij de oprichting van ZHB zijn afspraken vastgelegd over het doel van de samenwerking. Kort samengevat richt Zuid-Holland Bereikbaar zich op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland).

Klimaatdoelen zijn niet als zodanig afgesproken, alhoewel de inzet op duurzame gedragsverandering aan de hand van de grote onderhoudsopgave indirect natuurlijk wel bijdraagt aan klimaatdoelstellingen. In het kader van de aanstaande evaluatie van Zuid-Holland Bereikbaar kan worden bezien of er aanscherpingen van afspraken nodig zijn. Dat is dus ook het moment om een eventueel afzonderlijk klimaatdoel te agenderen. Bestaande afspraken kunnen worden aangevuld mits draagvlak daartoe bestaat bij alle moederorganisaties. Tot die tijd zijn de bestaande afspraken leidend zoals vastgelegd in de huidige samenwerkingsovereenkomst.

#### **Algemeen - Democratische legitimiteit voortgang**

Verzoekt de MRDH om inzichtelijk te maken welke stappen worden gezet ten aanzien van de democratische legitimiteit, de voortgang in de reguliere vergaderingen van de adviescommissies te bespreken en in de evaluatie GR MRDH hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Het is goed om te horen dat de genomen initiatieven om de democratische legitimiteit te verbeteren gewaardeerd worden. In de Adviescommissies van 19 april jl. zijn nieuwe werkwijzen voor de voorbereiding en de vergaderwijze van de vergaderingen besproken. Toen is ook afgesproken om regelmatig in de Adviescommissies te bespreken hoe dit bevalt. Ook binnen de evaluatie zal bestuurlijke samenwerking en de betrokkenheid van gemeenteraden een plek krijgen. De Adviescommissies worden hierbij betrokken conform de geoptimaliseerde manier van werken binnen de Adviescommissies.

#### **Besteding van de egalisereserve**

Verzoekt de MRDH om aan te geven welke gedachten er zijn bij de mogelijke besteding van de egalisereserve.

### **Reactie algemeen bestuur**

De Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde verleende projectbijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH (€ 4,6 miljoen).

Deze middelen zijn dus reeds verplicht. Daarnaast resteert per jaareinde nog € 1,2 miljoen van de resultaatbestemming 2021 en 2022. Uiterlijk medio 2024 dient de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat hiervoor een concrete bestemming voor te stellen. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat verwacht dat deze middelen in 2023 kunnen worden verplicht aan projecten en opdrachten op het gebied van Vernieuwen van werklocaties en Toekomstbestendige economie stimuleren conform de nieuwe Strategische Agenda. Dit voorstel is opgenomen in de 1e begrotingswijziging die wij op 7 juli 2023 hebben vastgesteld.

### **Algemeen – Opmerkingen uit de Strategische Agenda**

Vraagt aandacht voor enkele eerder gemaakte opmerkingen in de zienswijze van de Strategische Agenda MRDH 2023 – 2026, te weten:

- 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;
- Het zetten van stappen in de verbetering van de democratische legitimatie door ten eerste, lessen te trekken uit andere regionen 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.
- 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**

In de Nota van beantwoording bij de Strategische Agenda hebben we u hierop eveneens geantwoord. Daarbij zijn de antwoorden nog steeds actueel. We herkennen de aandachtspunten en gaan hier mee aan de slag. Uw hernieuwde oproep zien we dan ook als een extra aanmoediging.

#### Eerste punt:

Vanuit Economisch Vestigingsklimaat worden de mogelijkheden om het financieel instrumentarium aan te passen onderzocht met als doel een instrumentarium dat doelmatiger bijdraagt aan de doelen van de Strategisch Agenda. Hiertoe heeft een interne analyse plaatsgevonden en vindt momenteel een externe analyse plaats onder gemeenten. Op basis van de interne en externe analyse, en de aanbevelingen van het Rotterdamse Rekenkameronderzoek, worden in het najaar van 2023 uitgangspunten vastgesteld door de bestuurscommissie EV. Dit wordt vervolgens uitgewerkt tot een voorstel voor hervorming van het financieel instrumentarium.

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

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). We maken daarbij 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.

#### Tweede punt:

Daarnaast 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 evaluatie 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 regionen. 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.

#### Derde punt

Tot slot; 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 evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling is de werking van de verschillende gremia onderwerp van gesprek en stellen we voor dit onderwerp daarin mee te nemen.

#### **Krimpen aan den IJssel**

##### **Geen inhoudelijke zienswijze ingediend**

Allereerst wil de gemeente Krimpen aan den IJssel het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag 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 waaruit blijkt dat regionale samenwerking daadwerkelijk sterker maakt.

Onze gemeenteraad besloot tijdens de raadsvergadering op 22 juni 2023 om geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2024. 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**

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

#### **Lansingerland**

##### **Algemeen – Kenbaar maken definitieve zienswijze**

Op 20 april jl. ontvingen wij de Ontwerpbegroting MRDH 2024 met het verzoek onze definitieve zienswijze kenbaar te maken. Deze vindt u hieronder. De gemeente Lansingerland constateert dat de MRDH zich onverminderd blijft inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer. Ook zet de MRDH in op het verder ontwikkelen en versterken van fieldlabs, regionale campussen, (woon- en) werklocaties, digitale connectiviteit, de regionale energiestrategie, en stimuleren van groen als vestigingsfactor. Deze ambitie zien wij terug in de ontwerpbegroting 2024 en de Strategische Agenda. Wel geven wij u een aantal aandachtspunten mee.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij op uw aandachtspunten in.

#### **Financieel**

De begroting is materieel in evenwicht, zowel voor 2024 als structureel. Het merendeel van de middelen van de begroting 2024 komt uit de BDU-gelden en voor het economisch vestigingsklimaat uit de bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Het aandeel van overige inkomsten blijft ook het komende jaar gering. De financiële staat van de MRDH achten wij daarom positief.

Niettemin roepen wij de MRDH op om, conform de Kadernota, in te zetten op besparingen. Op deze manier kunnen ook de deelnemende gemeenten in staat worden gesteld een sluitende begroting te realiseren. Naast een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering en het realistisch indexeren is het nodig nog doelmatiger te kijken naar het programma.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Zoals u aangeeft worden de activiteiten voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat bekostigd uit een inwonerbijdrage van de deelnemende gemeenten. Op 26 mei jl. hebben wij na een zienswijze de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026: Met elkaar, voor elkaar vastgesteld. In deze Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.

Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda.

Op deze wijzen werken we toe naar maximering van de impact bij de uitvoering van ons economisch programma. Dit doen we binnen de kaders van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering. Er is bij het onderdeel economisch vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.

#### **Economisch Vestigingsklimaat – Geschikte bedrijfsruimten voor MKB**

Vanwege de aanhoudende schaarste van bedrijventerreinen in Zuid-Holland, zien we dat het voor het lokale MKB steeds moeilijker wordt om geschikte bedrijfsruimte te vinden. Dit raakt sterk aan het programma Werklocaties. Wij roepen u daarom op om hier nadrukkelijk aandacht voor te hebben. De bedrijventerreinenstrategie van de MRDH vormt hiervoor overigens een goede basis. In de uitwerking van het beter benutten zouden we graag een aanscherping willen maken waardoor we het MKB uit de regio nog beter kunnen faciliteren bij hun zoektocht naar ruimte.

<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>De MRDH erkent de constatering dat de ruimte voor bedrijfsruimte steeds schaarser wordt. In de Strategische Agenda geven we aan dat er sprake is van een tekort aan verschillende typen bedrijventerreinen en er ontstaat door diverse gebiedstransformaties een extra ruimtevraag. In relatie tot de verstedelijking is er een opgave om de verhouding tussen bevolkingsgroei en ruimte voor werken en bedrijven te bewaken. In het uitvoeringsplan ruimte voor werken zal hier verder invulling aan worden gegeven.</p>
<p><b>Structurele verhoging BDU middelen</b></p> <p>We zien grote uitdagingen voor de toekomstbestendigheid van onze regionale bereikbaarheid in de toekomst. Het is van belang te kunnen blijven investeren om de regio bereikbaar te houden voor alle modaliteiten. Daarom steunen wij de gesprekken van MRDH met het rijk voor een structurele verhoging van de BDU om de investeringsruimte voor projecten die in de verkenning- en planstudiefase zitten te vergroten en daarin minder tot niet te hoeven prioriteren.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.</p> <p>We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.</p>
<p><b>Actievere rol MRDH over deelmobiliteit en Last Mile-oplossingen</b></p> <p>Wij zien graag een actievere rol van de MRDH bij onderwerpen als deelmobiliteit en het zoeken naar Last Mile-oplossingen, waarbij het veilig kunnen parkeren van fietsen bij metrostations en R-net bushaltes van belang is voor het slagen van Last and First Mileoplossingen. Last and First Mile-oplossingen voor fietsers spelen zeker in randgemeenten een grote rol, vandaar dat wij vinden dat juist de MRDH hierin actief kan bijdragen aan veilig parkeren van fietsen bij Metrostations en R-bus opstappunten in alle gemeenten van de MRDH. De verleiding die kleine afstand met de auto te doen, moet zo klein mogelijk gemaakt worden. 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. 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.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>MRDH werkt momenteel in samenspraak met de gemeenten aan een beleidsuitwerking op dit onderwerp, in lijn met de doelstellingen uit de Strategische Agenda. Eventuele gevolgen voor de begroting komen aan de orde op het moment dat deze uitwerking tot besluitvorming komt.</p>

## **Leidschendam-Voorburg**

### **Geen inhoudelijke zienswijze**

Op 20 april 2023 deed u ons de concept meerjarenbegroting 2024-2027 en de jaarstukken 2022 van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna MRDH) toekomen. Wij constateren dat wij de stukken volledig en tijdig van u hebben mogen ontvangen, waarvoor dank.

In de begroting stelt u dat de koers van de MRDH, vernieuwen van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid, door de deelnemende gemeenten voor deze bestuursperiode is vastgelegd in de Strategische agenda MRDH 2023- 2026. De voorliggende begroting geeft op hoofdlijnen aan wat er wordt nagestreefd, wat daarvoor gedaan wordt en wat het kost. Verdere uitwerking van de programma's en projecten voor het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid wordt geoperationaliseerd in de bestuurscommissies en adviescommissies. Wij herkennen en onderschrijven dit.

We hebben de stukken bestudeerd en zien geen reden om inhoudelijk een zienswijze op de voorliggende begroting voor 2024 in te dienen. Wel maken we graag gebruik van de mogelijkheid om onze waardering uit te spreken over het proces dat voor de totstandkoming van de strategische agenda is doorlopen en de mogelijkheden die de deelnemers hebben gekregen om hier input op te leveren. Fijn ook om de positieve reacties op de door Leidschendam-Voorburg ingediende zienswijzen te vernemen. We kijken ernaar uit om de bereikbaarheid van The Mall of the Netherlands en de verkenning van een eventuele ondertunneling van de A12 plus het parallel gelegen spoor, een centraal gelegen gebied met een grote potentie, met de MRDH en partners op te starten en de metropoolregio in gezamenlijkheid verder te versterken.

### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

### **Positie van de raden**

Vanuit Leidschendam-Voorburg is ook meermaals aandacht gevraagd voor de positie van de raden in het besluitvormingsproces, zodat zij hun controlerende en kaderstellende rol beter kunnen vervullen. Fijn te constateren dat de MRDH hier aandacht voor heeft en naartoe werkt. We gaan ervan uit dat ook de aanbevelingen uit het rekenkamerrapport 'Bijdragen aan de regionale economie, onderzoek naar economisch programma MRDH' hierover worden overgenomen en uitgevoerd.

### **Reactie algemeen bestuur**

De positie van de gemeenteraden binnen het besluitvormingsproces van de MRDH is voor diverse gemeenten een terugkerend thema. Wij vinden het belangrijk dat gemeenteraden voldoende gelegenheid krijgen om hun controlerende en kaderstellende rol goed te vervullen. Daartoe zoeken wij continu naar mogelijkheden om dit te verbeteren, Het gaat daarbij om maatregelen die op korte termijn geïmplementeerd kunnen worden (zoals de maatregelen die zijn opgenomen in een notitie die op 19 april 2023 in de adviescommissies is besproken) als om meer fundamentele gesprekken zoals die plaats vinden in het kader van de (tussen)evaluaties uit de Gemeenschappelijke Regeling. Daarbij hechten we er waarde aan te benadrukken dat u als gemeenteraad daarbij ook een belangrijke rol speelt, we waarderen uw betrokkenheid bij de MRDH.

<b>Onder druk staande gemeentefinanciën</b>
Tenslotte vragen we uw aandacht voor de onder druk staande gemeentefinanciën. Voor de komende jaren overheerst onzekerheid en dreigen tekorten. Om deze reden hebben we u in de Kaderbrief 2024 verzocht om inzichtelijk te maken hoe u tot een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering komt. Wij zien dit in deze begroting onvoldoende terug en vragen u daarom nogmaals om dit inzichtelijk te maken.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Er is bij het onderdeel economisch vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.
In de nieuwe Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.
Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda. Op deze wijzen werken we toe naar maximering van de impact bij de uitvoering van ons economisch programma. Dit doen we binnen de kaders van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering.
<b>Maassluis</b>
<b>Instemmende zienswijze</b>
In uw brief van 20 april 2023 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de ontwerpbegroting MRDH 2024. Wij hebben geen opmerkingen bij deze ontwerpbegroting. Wij kunnen u melden in te kunnen stemmen met de ontwerpbegroting 2024.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw instemmende zienswijze en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.
<b>Midden-Delfland</b>
<b>Instemmende zienswijze</b>
Voor het indienen van een zienswijze heeft u de concept begroting 2024 Met elkaar, voor elkaar en de meerjarenbegroting 2025-20267 met diverse bijlagen aangeboden. Deze documenten zijn door de gemeenteraad in zijn vergadering van 4 juli 2023 behandeld.
De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Voor de inhoud en overwegingen hierbij verwijzen wij u naar bijgevoegde 'raadsoplegger'. Tevens heeft de gemeenteraad besloten de jaarstukken 2022 voor kennisgeving aan te nemen.
De instemmende zienswijze houdt in dat de gemeenteraad instemt met de verhoging van de inwonerbijdrage. Deze bijdrage die bestemd is voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat stijgt met € 0,15 naar € 2,97.



Mede namens de gemeenteraad brengen wij met deze zienswijze de inhoudelijke aandachtspunten uit de 'raadsoplegger' bij u in.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw instemmende zienswijze en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.
<b>Nissewaard</b>
<b>Algemeen – Zienswijze op begroting</b>
In reactie op uw brief d.d. 20 april 2022 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Met deze Ontwerpbegroting 2024 wordt een eerste invulling gegeven aan de ambities die geformuleerd zijn in de nieuwe Strategische Agenda 2023 - 2026. Wij hebben dit voorjaar reeds onze zienswijze op het ontwerp van de Strategische Agenda gegeven. Volledigheidshalve is deze zienswijze als bijlage bijgevoegd. Om deze reden geven wij in de zienswijze op de ontwerpbegroting 2024 kort.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij op uw zienswijzen in.
<b>Algemeen</b>
Onze regio staat voor grote uitdagingen: achterblijvende economische prestaties; onderwijs en arbeidsmarkt die onvoldoende op elkaar aansluiten; een grote woningbouwopgave; té beperkte bereikbaarheid en onder druk staande leefbaarheid. Om onze regio te verbeteren zullen we met elkaar aan de slag moeten gaan. En Nissewaard draagt hier graag haar steentje aan bij. Nissewaard als onderdeel van het eiland Voorne Putten biedt nog voldoende mogelijkheden om een bijdrage te leveren voor wonen, werken en recreëren. Maar zowel wonen als het versterken van de economie vraagt wel om een robuuste bereikbaarheid van het eiland.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Het algemeen bestuur is blij met de bijdrage die de gemeente Nissewaard aan de grote regionale opgave wil leveren. Aan de robuuste bereikbaarheid van het eiland wordt gewerkt in de afspraken uit de aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam, waarvoor middelen in de begroting zijn opgenomen. De MRDH zal daarnaast samen met andere partijen waaronder de gemeente Nissewaard de voortgang van de uitvoering van de afspraken blijven monitoren.
<b>Financiën</b>
Op de begrotingjaarschijf hebben wij geen opmerkingen. De opgaven van de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Het toekomstbeeld laat zien dat de huidige reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)U onvoldoende investeringsruimte biedt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. In het licht hiervan wordt met het Rijk al gesproken over structurele verhoging van de BDU. Nissewaard onderschrijft deze actieve lobby richting het Rijk.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij onderschrijven uw reactie en danken u voor uw aandacht en steun voor de lobby bij het Rijk voor een structurele verhoging van de BDU. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU.

Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen kunnen doen in mobiliteit.

#### **Vervoersautoriteit – Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid van en naar Nissewaard. Met de voor volgend jaar geplande werkzaamheden aan de Hartelbrug en vervolgens de Spijkenisserbrug geldt dit nog meer. Wij vragen aan de MRDH om voor die perioden een versterkte inzet van het openbaar vervoer als onderdeel van een multimodale hideraanpak mogelijk te maken, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar. De ervaring met de proef Spijkhopper leert dat vaste buslijnen meer reizigers vervoeren dan vraagafhankelijk vervoer. Een vaste dienstregeling voor de ontsluiting van de wijken in Spijkenisse mag daarom de komende twee jaren niet ontbreken, in elk geval in de spijstijden. Het OV (metro en bus) heeft immers een cruciale rol te vervullen in een effectieve hinderbeperking waar met name de autoverbindingen op en af het eiland de komende periode nog meer onder druk zullen staan.

Wij zien deze inzet ook als een kans om reizigers terug te winnen in het OV, een kans die we niet mogen laten lopen. Het sluit ook aan bij de opdracht uit de Strategische Agenda om het OV-systeem te herstellen.

Dit is niet alleen van belang voor de korte termijn bereikbaarheid in de vorm van hinderbeperking, maar ook voor de in de Strategische Agenda benoemde mobiliteitstransitie met de ambitie van duurzame toekomstvaste gedragsverandering. De regionale investeringen in OV-knopen en veilige weginrichting, met daarin meer ruimte voor de fiets, helpen daarbij.

#### **Reactie algemeen bestuur**

In het specifieke geval van Nissewaard heeft er in de afgelopen periode overleg plaatsgevonden tussen Nissewaard, EBS en MRDH n.a.v. de evaluatie van de Spijkhopper pilot. Er is daarbij o.a. gekeken of het mogelijk is om in aanvulling op de Spijkhopper een spitslijn te laten rijden. Nissewaard heeft een verzoek daarvoor bij MRDH ingediend. MRDH zal separaat op dat verzoek reageren. De Spijkhopper en eventueel aanvullende spitslijn vallen onder de "reguliere" concessie activiteiten, maar kunnen daarnaast mogelijk ook helpen bij het beperken van de hinder tijdens de werkzaamheden. Eventuele maatregelen die genomen worden met als primaire doel de hinder te beperken vallen niet onder het reguliere openbaar vervoer maar onder de verantwoordelijkheid van de veroorzakende partijen, waarbij MRDH en/of vervoerder indien gewenst kunnen meedenken bij het ontwikkelen van oplossingen.

#### **Vervoersautoriteit – Uitvoering maatregelenpakket**

Een robuuste bereikbaarheid van en naar Voorne Putten en Nissewaard is de basis om optimaal gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden die dit eiland biedt om te wonen en te werken. Dit geldt voor al die inwoners die hier wonen en met eigen vervoer naar het havengebied moeten gaan om daar te werken. Maar ook om verder invulling te kunnen geven aan de woningbouwopgave en het economisch vestigingsklimaat in Nissewaard te kunnen versterken.

Wij brengen daarom het belang van een spoedige realisatie van het project "Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam" nogmaals onder uw aandacht. Met u willen we aandacht van PZH en het Kabinet blijven vragen om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de uitvoering van het maatregelenpakket.

<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij zijn het met u eens dat gemaakte afspraken tot uitvoering moeten komen. De MRDH zal samen met andere partijen waaronder de gemeente Nissewaard de voortgang van de uitvoering van de gemaakte afspraken blijven monitoren en het kabinet oproepen zo spoedig mogelijk tot uitvoering te komen.
<b>Economisch Vestigingsklimaat – Betere aansluiting onderwijs arbeidsmarkt</b>
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. Een belangrijke pijler in deze samenwerking is het inzetten op een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt. We hebben als Zuid-Hollandse Delta de ambitie om ons middelbaar beroepsonderwijs (mbo) toonaangevend te laten zijn voor heel Nederland, omdat we de best opgeleide mensen hebben voor werkgevers in de Zuid-Hollandse Delta en het Havenindustriële complex (HIC). Wij zijn er van overtuigd dat een nauwere samenwerking tussen de MRDH en de Zuid-Hollandse Delta tot nog meer en beter resultaat kan leiden.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Vanuit de nieuwe Strategische Agenda zal de komende jaren nog meer ingezet worden op het versterken van de mbo- en hbo campussen in de regio en op een Leven Lang Ontwikkelen. Met als doel meer vraaggestuurd op te leiden voor toekomstbestendige banen voor studenten, zij- en herinstromers en werknemers. Dit zal bijdragen aan een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt (bedrijfsleven). De MRDH zal in deze context ook inzetten op een nauwere samenwerking tussen de Zuid-Hollandse Delta en de MRDH, met name op de thema's zorg en techniek.
<b>Pijnacker-Nootdorp</b>
<b>Instemmende zienswijze</b>
Wij ontvingen uw brief van 20 april 2023 waarin u ons uitnodigt onze zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2024, inclusief meerjarenbegroting 2025-2027. Conform de voorschriften in het Besluit begroting en verantwoording (BBV) bestaat de ontwerp begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. Zowel de financiële begroting als de beleidsbegroting geeft ons geen aanleiding tot het maken van financiële, technische- of inhoudelijke opmerkingen.
De reden daarvoor is dat het financiële kader en de bijbehorende uitgangspunten vanuit de kadernota MRDH 2024 één op één in de financiële begroting zijn overgenomen. Daarnaast laat de MRDH met de Ontwerpbegroting 2024 'Met elkaar, voor elkaar' duidelijk zien hoe de 21 MRDH-gemeenten invulling geven aan de ambities die geformuleerd zijn in de nieuwe Strategische Agenda 'Samen aan de slag'. Zo lezen we in de beleidsbegroting dat alle zes de opdrachten uit de strategische agenda helder en eenduidig in de drie programma's Exploitatie verkeer & openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer & openbaar vervoer en Economisch vestigingsklimaat zijn verwerkt. De concrete activiteiten en de te realiseren output zijn hiermee gekoppeld aan de financiële paragraaf. De verwachting is dat we daarmee meer grip krijgen op de inhoudelijke en financiële sturing. We kijken uit naar de eerste (tussentijdse) resultaten.
Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Op basis van de per 1 juli 2022 in werking getreden wijziging van de Wgr (artikel 35, vierde lid) dienen wij te worden geïnformeerd over hoe het Dagelijks Bestuur onze zienswijze beoordeelt en welke conclusies het daaraan verbindt. Dit vindt plaats voorafgaand aan de vaststelling van de begroting door het Algemeen Bestuur. Wij zien uw schriftelijke reactie op de zienswijze dan ook graag tegemoet voordat de vaststelling definitief is.

<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij in op uw opmerking met betrekking tot de inrichting van RISKID.
<b>Risico's bij infrastructurele projecten</b>
We zijn verheugd te lezen dat de MRDH voor de structurele inventarisatie en beheersing van (mogelijke) risico's bij infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert, bezig is met de inrichting van RISKID. Graag zouden we de resultaten hiervan terugzien in de eerstvolgende begroting. Bij voorkeur in de vorm van een tabel waarin de grootste risico's, hun financiële gevolgen en hun kans op optreden benoemd zijn.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Het programma RISKID is inmiddels beschikbaar voor infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert. Het betekent niet dat de MRDH voor elk project zelf een risico analyse gaat maken. Over het algemeen vindt de risicoanalyse plaats binnen de projecten door de uitvoerende gemeente/ partij. Daarnaast verleent de MRDH vooral niet risicodragende subsidies. De tool RISKID is vooral beschikbaar indien binnen de projecten risicomangement niet goed kan worden belegd bij de uitvoerende partij. Afsproken is dat het beschikbaar is voor projecten boven de 10 mln. De meeste van de projecten binnen die categorie zitten nu nog vooral in de studiefase waarvan nog niet duidelijk is wie welke rol op zich neemt. Op dit moment heeft de MRDH alleen binnen het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio de rol als opdrachtgever/ risicodragend subsidieverlener. Hierbij wordt het overall risicomangement wel door de MRDH uitgevoerd. Hierbij geldt ook dat het risicomangement grotendeels is neergelegd bij de uitvoerende partijen (HTM en de gemeente Den Haag). Deze risico's worden vervolgens weer ambtelijk en bestuurlijk gezamenlijk besproken.
<b>Ridderkerk</b>
<b>Instemmende zienswijze</b>
De gemeente Ridderkerk heeft haar zienswijze ingediend op de concept ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026. In de zienswijze op de strategische agenda heeft Ridderkerk laten weten hoe zij werkt aan bereikbaarheid en economie. En is beschreven hoe Ridderkerk graag op de twee pijlers samenwerkt met de MRDH in samenhang met de Drechtsteden en de Hoeksche Waard.
De ontwerpbegroting 2024 geeft thans geen reden tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. Als de vaststelling van de Strategische Agenda gevolgen zal hebben voor de begroting, dan nemen wij aan dat dit proces op gebruikelijke wijze wordt vormgegeven.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen de verwachte resultaten en plannen en besluiten in de Strategische Agenda:
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft</li> <li>- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.</li> </ul>
In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.

<b>Rijswijk</b>
<b>Algemeen</b>
De begroting ziet er goed uit en is geschreven in duidelijke en begrijpelijke taal. Dat geldt vooral ook voor de aanbiedingsbrief en de begroting in 1 oogopslag - complimenten. Dit helpt ons erg in het terugvinden van de punten die voor onze gemeente van belang zijn en voor het opstellen van een zienswijze. Samen met andere maatregelen helpt dit om de betrokkenheid van de raden te versterken. U heeft er voor gekozen om de Strategische Agenda MRDH 2023 – 2026, die nog moet worden vastgesteld, als uitgangspunt te nemen. We vinden dit een verstandige keuze. In onze zienswijze op de Strategische Agenda (RV 23-019, door ons vastgesteld op 21 maart jl.) hebben we u onze inhoudelijke aandachtspunten meegegeven voor de positie en de koers van de MRDH voor de komende jaren. In plaats van deze hier te herhalen verwijzen we daarnaar.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij zijn blij met uw complimenten over de begroting en uw opmerking dat dit de betrokkenheid van de raden versterkt. Zoals u aangeeft is de Strategische Agenda MRDH 2023-2026 het uitgangspunt voor deze begroting. op 26 mei jl. hebben wij deze gezamenlijke Strategische Agenda vastgesteld, waarbij we op alle zienswijzen hebben gereageerd.
<b>Vervoersautoriteit – Investeren in bereikbaarheid</b>
De MRDH is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Aan deze taak wordt ook het grootste deel van het budget besteed. En net als andere opdrachtgevers staat de MRDH voor de uitdaging om het bestaande openbaar vervoer in de regio in stand te houden, terwijl de financiële positie van de vervoerbedrijven onder druk staat. Onder herstellen van het OV-systeem, een van de zes opdrachten vanuit de Strategische Agenda, verstaan wij ook het behoud van de vanwege corona tijdelijk opgeheven haltes.
De uitdaging voor de komende jaren is om te zorgen voor een evenwichtige verdeling van middelen tussen deze opdracht en de andere opdrachten / ambities. Om te blijven investeren in de bereikbaarheid voor een toenemend aantal inwoners; in verbetering van het regionale mobiliteitsnetwerk en in een toekomstbestendige economie. In de begroting zien we dit gelukkig terug en herkennen we de prioriteiten die voor ons van belang zijn, zoals de halteplaats Rijswijk Buiten; het verbeteren van bestaand knooppunt Station Rijswijk en de oplossing voor de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast zijn investeringen in fiets, deelmobiliteit en verkeersveiligheid essentieel om de regio bij een groei van het aantal inwoners bereikbaar te houden.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Goed dat u als gemeente signaleert dat de MRDH uw groeiende gemeente ook ondersteunt bij de daarbij behorende opgaven op mobiliteits- en economisch gebied. Uiteraard blijft de MRDH, samen met u, werken aan de bereikbaarheid van uw gemeente voor fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto. Hierbij is ook verkeersveiligheid een belangrijk aandachtsgedebied.
We onderschrijven de uitdagingen die worden geschetst vanuit de kerntaken van de MRDH. De genoemde opgaven komen terug in de zes opdrachten in de Strategische Agenda.
<b>Economisch Vestigingsklimaat – Energy Cave</b>
Een van de zwaartepunten voor Rijswijk binnen programma Economisch Vestigingsklimaat vormt de doorontwikkeling van de Energy Cave. De Energy Cave ontvangt voor de komende twee jaar een projectbijdrage van in totaal € 558.000 cofinanciering van MRDH om zich verder te ontwikkelen en versterken tot campus, opleidingscentrum en innovatie-hub op het gebied van geothermie. Samen met de MRDH en andere samenwerkingspartners bouwen we de komende jaren aan de doorontwikkeling van deze unieke locatie.

<b>Reactie algemeen bestuur</b>
De MRDH investeert in de ontwikkeling van de Energy Cave als onderdeel van de aanpak om de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt te verbeteren. Vanwege de energietransitie en de focus van deze campus op geothermie, vormt de Energy Cave een mooie toevoeging aan het campus ecosysteem in de regio.
<b>Financiën</b>
De begroting van de MRDH voldoet aan de kaders (indexatie) zoals opgesteld in de kaderbrief begroting MRDH vanuit de deelnemende gemeenten van 16 november 2022 en is voor zover we kunnen beoordelen financieel op orde.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor deze zienswijze en onderschrijven deze.
<b>Rotterdam</b>
<b>Algemeen</b>
Op 20 april 2023 heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de gemeenteraad van Rotterdam uitgenodigd een zienswijze te geven op de ontwerpbegroting van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor 2024. De gemeenteraad heeft hierover op 22 juni 2023 beraadslaagd en daarbij de volgende zienswijze vastgesteld.
We waarderen het zeer dat de MRDH een goede eerste stap heeft gezet naar een beter leesbare en toegankelijke begroting door de opgaven in de Strategische Agenda 2023- 2026 te vertalen naar concrete jaaractiviteiten en doelen in de voorliggende begroting. Bijkomend nadeel hiervan is wel dat een deel van de activiteiten in meerdere programma's terecht komt.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna zullen wij op uw zienswijzen ingaan.
<b>Herstel van OV-systeem</b>
Voor de raad het herstel van het OV systeem een topprioriteit. Voor de beoogde goede groei van onze gemeente, zoals beschreven in onze omgevingsvisie 'De Veranderstad', is OV een essentiële bouwsteen. De raad van Rotterdam is recent geïnformeerd over de stand van zaken bij de RET. We zien in de aangeboden ontwerpbegroting geen verwijzingen naar deze situatie. Wij roepen u op om alert te zijn op de hiervoor benodigde aanpassingen, en het proces om tot deze aanpassingen te komen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Goed om te constateren dat Rotterdam en de MRDH het herstel van het OV systeem als prioriteit zien. Daar wordt ook hard aan gewerkt, onder andere in relatie tot en met de RET. Aangezien daar tot nu toe geen besluiten over zijn genomen met financiële impact, is er in de ontwerpbegroting nog geen verwijzing te lezen. We begrijpen uw oproep tot alertheid en zullen dat – mede met Rotterdam en de andere gemeenten – ook zeker zijn.
Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio.

<b>Verhoging BDU Middelen</b>
Hieraan gekoppeld zijn uiteraard ook de beperkte middelen die vanuit het Rijk beschikbaar worden gesteld aan de MRDH. We roepen u op om de lobby tot verhoging van de BDU middelen te blijven voeren, en bieden aan om daar waar mogelijk actief in te ondersteunen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze en trekt daarbij graag gezamenlijk met elkaar op. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk geweest op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.
<b>Reguliere vervoersplan procedures</b>
We zijn verheugd om te zien dat u voor het jaar 2024 weer expliciet verwijst naar de reguliere vervoersplan procedures, om te komen tot wijzigingen van het OV aanbod. En daarmee een pad schetst tot afronding van het Transitieprogramma OV en Corona.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Als de sector voldoende hersteld is kan inderdaad in 2024 de reguliere procedure gevolgd worden ten behoeve van plannen voor het openbaar vervoer in 2025.
<b>Zorgen over stijgende bouwkosten</b>
De raad herkent de verschillende projecten die geschetst worden. We maken ons wel zorgen over de haalbaarheid van de projecten, in het licht van de hoge stijging van bouwkosten de afgelopen periode.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
De afgelopen periode hebben we te maken gehad met ongekende inflatie voor zowel de bouwkosten, maar de lonen stegen harder dan voorheen. Dit alles heeft impact op de begroting. Jaarlijks ontvangt de MRDH de Brede Doeluitkering voor het uitvoeren van haar mobiliteitstaken. Ook wordt dit jaarlijks geïndexeerd. We staan continu met het Rijk in verbinding voor de juiste indexering en nemen uw herkenbare zorg mee in deze gesprekken.
<b>Economisch Vestigingsklimaat – Uitvoeringsagenda</b>
De economische opgave valt uiteen in twee opdrachten: Toekomstbestendige economie stimuleren (opdracht 2.) en Vernieuwen werklocaties (opdracht 4.) De intentie is om hiervoor een uitvoeringsagenda op te gaan stellen. Hierin staan de plannen voor de komende vier jaar, het beschikbare budget en de wijze waarop de resultaten gemonitord worden. In de te benoemen resultaten worden zo concreet mogelijke en meetbare projectresultaten benoemd. Het is van belang dat deze uitvoeringsagenda er ook daadwerkelijk komt. Met de vaststelling van de Strategische Agenda is ook de oude uitvoeringsagenda ingetrokken zonder dat er al een concretiseringsslag van de Strategische Agenda is gemaakt. Wat ons betreft moet er wel zekerheid zijn dat die concretiseringsslag wordt gemaakt.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij onderschrijven het belang van een verdere concretisering van de opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er voor het einde van dit jaar drie uitvoeringsplannen ter besluitvorming

voorgelegd aan de bestuurscommissie; te weten uitvoeringsplannen voor Onderwijs & Arbeidsmarkt, Ruimte voor werken en Innovatie en mkb. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken.
<b>Economisch Vestigingsklimaat – Indexering van inwonerbijdrage</b>
We stellen tenslotte vast dat de inwonerbijdrage ook dit jaar weer op de gebruikelijke, afgesproken manier wordt geïndexeerd en kunnen daar met de geboden toelichting mee instemmen.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw instemming. De uitgangspunten voor de indexering van de inwonerbijdrage zijn opgenomen in de Kadernota MRDH begroting 2024. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in de begroting. Ten opzichte van de gebruikelijke rekenmethodiek hebben wij de index voor de materiële kosten van 12,2%, die uitzonderlijk hoog was, verlaagd naar 4,9%. In vergelijking tot de stijging op de loonkosten kan de MRDH voor de materiële kosten namelijk zelf meer invloed uitoefenen op de kostenontwikkeling.
<b>Algemeen – Democratische legitimiteit en tijdig informeren</b>
Tot slot vragen wij uw bijzondere aandacht voor de democratische legitimiteit en het tijdig informeren en betrekken van de gemeenteraden bij impactvolle dossiers.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
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 evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben. 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 evaluatie.
<b>Schiedam</b>
<b>Algemeen</b>
Geen zienswijze ingediend
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
<b>Vlaardingen</b>
<b>Algemeen – Tegemoetkomen uitnodiging zienswijze</b>
In uw aanbiedingsbrief van 20 april 2023 nodigt u ons uit om onze zienswijzen kenbaar te maken op de ontwerpbegroting 2024 en de meerjarenbegroting 2025-2027 Met elkaar, voor elkaar'. Wij komen graag aan uw verzoek tegemoet. Wij zijn van mening dat de gekozen titel recht doet aan de gemeenschappelijke bestuurskracht die de MRDH tot een slagvaardige organisatie maakt die het verschil probeert te maken voor alle inwoners van onze regio. De gemeente Vlaardingen draagt daar graag aan bij.
Wij nemen kennis van de Kadernota, waarin u helder inzicht biedt in de wijze waarop de ontwerpbegroting is opgebouwd en in de overwegingen en inhoudelijke keuzes binnen de ontwerpbegroting. Wij hebben de ontwerpbegroting 2024 en de meerjarenbegroting 2025-2027 in onze vergadering van 15 juni 2023 besproken en willen als zienswijze het volgende naar voren brengen:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De samenhang met de Strategische Agenda</li> <li>2. Het potentieel van de Metropoolregio in zijn geheel</li> <li>3. De Vervoersautoriteit</li> </ol>



4. Het Economisch vestigingsklimaat
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan we op uw specifieke zienswijzen in.
<b>Algemeen – Verwerking zienswijze van Strategische Agenda</b>
<p>Zoals u ook aangeeft in uw aanbiedingsbrief heeft onlangs de zienswijzeprocedure plaatsgevonden die tot de vernieuwde Strategische Agenda heeft geleid. Het vaststellen daarvan heeft op 26 mei jl. plaatsgevonden door uw Algemeen Bestuur. In uw begrotingsvoorstellen is geen directe relatie gelegd met de verwerking van de zienswijzen die door de gemeenteraden op de Strategische Agenda hebben ingediend. Die verwerking zien wij als essentieel voor het volledig kunnen beoordelen van de voornemens zoals die in de Kadernota MRDH Begroting 2024 zijn geformuleerd. Het is immers denkbaar dat nieuwe financiële inzichten uit die verwerking voortkomen die vertaling behoeven in de begroting 2024 e.v.</p> <p>Ondanks deze beperking spreken wij het vertrouwen uit dat de conclusies uit het traject ten aanzien van de Strategische Agenda op passende wijze verwerkt zullen worden binnen de begroting 2024. Op deze plek volstaan wij met het verwijzen naar de eerder door ons ingediende zienswijze op de concept Strategische Agenda (briefnummer 1925535), welke op 9 maart jl. aan u werd toegezonden.</p>
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
<p>De begroting is in lijn met de Strategische Agenda opgesteld. De opdrachten en bijbehorende resultaten uit de agenda ziet u dus ook terug in de begroting. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen <i>de verwachte resultaten</i> en <i>plannen en besluiten</i> in de Strategische Agenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft</li> <li>- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.</li> </ul> <p>In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.</p>
<b>Algemeen – MRDH één grote metropolitane agglomeratie</b>
<p>Vlaardingen werkt nu en in de aankomende jaren aan een leefbare stad en richt zich hierbij op wonen, veiligheid, onderwijs en het sociaal domein. Dit zijn opgaven die ook in regionaal en zelfs bovenregionaal verband spelen. Deze opgaven komen samen op het schaalniveau van de regio, waar ze met elkaar concurreren om de schaarse ruimte. Deze concurrentie nemen we ook waar binnen de MRDH-regio. Wij blijven de MRDH er op attenderen de MRDH-regio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien. De kracht van de MRDH-regio is dat met 21 gemeenten in een grote agglomeratie alles te bieden is: hoogstedelijke centra met sterke economische dragers en kennisinstellingen als 'ruggengraat' en suburbane en landelijke gebieden met unieke woonkwaliteiten en voldoende ruimte voor natuur en recreatie die elders in de regio schaars is.</p>
<b>Reactie algemeen bestuur</b>

<p>De MRDH is één metropoolregio en in de gehele regio gaan we voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. De Strategische Agenda geeft koers voor de komende jaren waarbij gekeken wordt naar het hele gebied. Op thema's zullen we, als de opgave daarom vraagt, gebiedsgerichte aanpakken ontwikkelen conform de Strategische Agenda. Uitgangspunt daarbij is en blijft dat we de regio zien als 1 totaalregio en daarbinnen dus niet werken met deelregio's.</p>
<p><b>Vervoersautoriteit – De Hoekse Lijn</b></p> <p>De Hoekse Lijn als ruggengraat van het openbaar vervoer in onze stad speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden van onze regio. We willen onze verstedelijkingsopgave zoveel mogelijk concentreren rond de metrostations, zodat er optimaal gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer. Een OV-netwerk waar 24/7 gebruik van gemaakt kan worden is hierbij een belangrijke ambitie.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Wij onderschrijven deze ambitie van uw gemeente en werken daar met u in samen, vanuit onze rollen en bevoegdheden. Want de Hoekse Lijn is een zeer goed voorbeeld van hoe investeren in het OV-netwerk leiden tot een beter bereikbare Metropoolregio en kansen biedt waar het gaat om verstedelijking.</p>
<p><b>Economisch Vestigingsklimaat– Revitalisering van bedrijventerreinen</b></p> <p>Vlaardingen hecht er waarde aan de revitalisering van haar bedrijventerreinen voort te zetten, om door 'schoon, heel en vooral veilig' goed gebruik van de terreinen te stimuleren en te ontwikkelen. Wij doen dit in samenwerking met ons goed georganiseerde bedrijfsleven. Wij waarderen de inzet van de MRDH hierop en verwachten dat dit leidt tot een gezamenlijke visie op de kansen en mogelijkheden van de Hoekse Lijn voor de regio.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Wij zijn blij dat u onze inzet waardeert. Ook wij zien kansen om bedrijventerreinen te revitaliseren en beter te benutten. Dit doen we uiteraard graag samen met u en de andere gemeenten binnen de metropoolregio.</p>
<p><b>Vervoersautoriteit – Structurele verhoging van BDU</b></p> <p>Wij waarderen de samenwerking die er binnen de MRDH op het gebied van de Vervoersautoriteit is. Het is prettig om terug te kunnen vallen op regiopartners die net als Vlaardingen het doel hebben om de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Dat kan via de auto, via het Openbaar Vervoer of via de fiets. Voor het fietsverkeer blijft Vlaardingen extra aandacht bepleiten. Ten aanzien van de financiële basis die gevormd wordt door de Brede Doel Uitkering van het Rijk merken we op dat we structurele verhoging passend achten en de initiatieven die zulks kunnen bewerkstelligen van harte ondersteunen.</p>
<p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p> <p>Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk geweest op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.</p>
<p><b>Vervoersautoriteit – Tramlijn 24 doortrekken naar binnenstad</b></p> <p>Het is wenselijk dat de MRDH onderzoek doet of de tramlijn 24 doorgetrokken kan worden naar de binnenstad, zodat: (1) er een goede verbinding ontstaat tussen de Holy, Ambacht en de binnenstad, (2) centrumbewoners eenvoudiger kunnen reizen naar het noorden van Vlaardingen. In dit onderzoek worden in ieder geval de woningbouwambities van Vlaardingen meegewogen in de keuze of Tramlijn 24 doorgetrokken wordt.</p>

<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Uw verzoek om te onderzoeken of tramlijn 24 kan worden doorgetrokken nemen we mee bij de verdere uitwerking van de strategische agenda. We zien in uw verzoek nu geen aanleiding om de begroting aan te passen.
<b>Vervoersautoriteit – Tramlijn 4 en 8 behouden</b>
De gemeente verzoekt tramlijnen 4 en 8 volledig te behouden gelet op het belang van deze tramlijnen als onderdeel van het openbaar vervoer binnen de regio.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
U doet een suggestie over het Plan Toekomstvast tramnet. Deze suggestie is meegewogen in de besluitvorming over dit plan, die juli 2023 in de BcVa heeft plaatsgevonden. Daarbij is het volgende besloten: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ tramlijn 4 blijft rijden naar de Molenlaan in Hillegersberg. Hillegersberg-Noord en -Zuid behouden hiermee de rechtstreekse verbinding naar het centrum. Door de ritten te verdelen over de tracés naar de Molenlaan en naar de Kleiweg ontstaan passende frequenties bij de te verwachten vervoervraag.</li> <li>➤ tramlijn 8 in Rotterdam-west (Spangen) blijft behouden maar met een lagere frequentie, alsmede wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de bereikbaarheid middels het OV van de Nieuwe Binnenweg en op marktdagen van in Delfshaven alsnog te waarborgen.</li> </ul>
<b>Vervoersautoriteit – Toekomstvast Tramnet</b>
In het kader van de realisatie van het plan Toekomstvast Tramnet ook het doen van onderzoek naar het doortrekken van tramlijn 24 budgettair mogelijk te maken in de begroting 2024 van MRDH.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Uw verzoek om te onderzoeken of tramlijn 24 kan worden doorgetrokken nemen we mee bij de verdere uitwerking van de strategische agenda. We zien in uw verzoek nu geen aanleiding om de begroting aan te passen.
<b>Economisch Vestigingsklimaat – Stimulering toekomstbestendige economie</b>
De gemeente Vlaardingen onderschrijft de gestelde doelen ten aanzien van het stimuleren van een toekomstbestendige economie en ziet voldoende perspectief in het voorgestelde ondersteuningsprogramma voor de doorontwikkeling van Vlaardingen Mbo-stad. Ook met de doelen en programma's voor het vernieuwen van werklocaties kunnen wij instemmen. De doelen en programma's sluiten goed aan bij onze prioriteiten en de regionale afstemming en ondersteuning van de MRDH is te waarderen. Wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Goed om te horen dat u de doelen van de opdrachten Toekomstbestendige economie en Vernieuwen van Werklocaties onderschrijft. Ook wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking.
<b>Algemeen – Adviescommissies</b>
Tot slot vragen wij uw extra aandacht voor de rol en positie die adviescommissies kunnen vervullen en voor de wijze waarop gericht invulling wordt gegeven aan de, in de WGR-aanpassing in 2022, aangescherpte actieve informatieplicht. Wij bepleiten een spoedige vertaling van die transformatie, zodat in de volgende cyclus van zienswijzeformulering op de ontwerpbegroting 2025 al voortgang op dit gebied is geboekt.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>

Samenwerken maakt sterker en zeker in onze metropoolregio. Binnen de evaluatie heeft ook bestuurlijke samenwerking een plek. De adviescommissies worden ook hierin betrokken conform de geoptimaliseerde manier van werken binnen de adviescommissies. Daarnaast loopt op dit moment de wijzigingsprocedure van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH, dit naar aanleiding van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke Regelingen. De MRDH kent al een verplichting tot actieve informatieplicht in haar GR. Deze is nu conform het wettelijk vereiste verder gespecificeerd met de wijze waarop de raden worden geïnformeerd. Ook is nu een aantal documenten waarop in ieder geval de actieve informatieplicht van toepassing is (volgens de bestaande werkwijze van de MRDH) expliciet benoemd en staan opgenomen in het concept van de wijziging Gemeenschappelijke Regeling. De wijziging van de GR ligt ter zienswijze bij de gemeenteraden van 11 september tot en met 13 november. Na de zienswijzeperiode dient de definitieve gewijzigde GR door alle 21 bestuursorganen mee ingestemd te worden, waarna de aangepaste GR uiterlijk voor 1 juli 2024 in werking dient te treden.

#### **Voorne aan Zee**

##### **Algemeen**

Geen zienswijze ingediend.

##### **Reactie algemeen bestuur**

#### **Wassenaar**

##### **Financiën – Instemmen met de inwonersbijdrage**

Met uw brief van 20 april jl. nodigt uw bestuur ons uit om onze zienswijze naar voren te brengen op de ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierbij ontvangt u onze reactie.

Uit de door u voorgelegde ontwerpbegroting 2024 blijkt dat het indexcijfer voor de materiële kosten van 12,2% neerwaarts wordt bijgesteld naar 4,9%. Op basis van deze aangepaste indexeringsmethode stijgt de inwonersbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 2,82 voor de begroting 2023 met € 0,15 naar € 2,97 voor de begroting 2024. Voor de gemeente Wassenaar betekent dit een totaal bedrag van € 80.505. Na bijraming door de gemeente Wassenaar past de voorgestelde aanpassing binnen de gemeentelijke begroting. De gemeente Wassenaar kan dan ook instemmen met de bewonersbijdrage van € 2,97 per inwoner.

##### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor uw instemmende reactie.

##### **De opgave van de MRDH**

De gemeente Wassenaar waardeert de wijze waarop het bestuur van de MRDH vanuit haar opgave invulling geeft. Zo heeft het bestuur van de MRDH tot doel om in de bereikbaarheid te investeren om de inwonersgroei in de regio te faciliteren, toekomstbestendige economie stimuleren, actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren, vernieuwen van werklocaties, versterken van regionale mobiliteitsnetwerk. Verder zal de MRDH zich met prioriteit inzetten op een toekomstbestendig herstel van het openbaar vervoer ten gevolge van de Coronacrisis.

##### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor de uitgesproken waardering en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Het herstel van het openbaar vervoer is en blijft een prioriteit voor MRDH.

##### **Financiën – Overheadkosten en de Vennootschapsbelasting**

De gemeente Wassenaar vraagt uw bestuur om aandacht te besteden aan de volgende punten:

o **1. Overheadkosten**

In de kadernota op pagina 7 staat de verhouding (€ 2.470.100/ € 6.819.230) om de Apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat te duiden. Echter, op pagina 40 van de Ontwerpbegroting 2024 komt het bestuur van de MRDH met een andere verdeelsleutel namelijk: van de totale inwonerbijdrage van € 7.278.783, wordt € 1.571.851 ingezet voor overhead. Aangezien er van twee verschillende verdeelsleutels gebruik wordt gemaakt is het voor de gemeente Wassenaar lastig te doorgronden. Verder acht de gemeente Wassenaar het van belang om de overheadkosten zo laag mogelijk te houden zodat deze bedragen ten goede komen in de uitvoering van de uitvoerende kosten.

o **2. Vennootschapsbelasting**

De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019 en 2020 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen.

Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio. Er is geen inzicht gegeven wat er conform de afgesproken gedragslijn met de Rijksbelastingdienst is afgesproken. Wat hield deze bestendige gedragslijn concreet in voor de te betalen Vennootschapsbelasting over de jaren 2018 tot en met 2020? Wat is er precies vrijgevallen en wat is er gereserveerd?

**Reactie algemeen bestuur**

**1. Overheadkosten**

Over de apparaatslasten is bij de start van de MRDH afgesproken dat van de toenmalige inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat van € 2,45 maximaal 1 euro (prijspeil 2015) aan apparaatslasten mocht worden besteed. Dat is 41% van de totale inwonerbijdrage. De cijfers op pagina 7 van de kadernota waar u naar verwijst zijn opgenomen ter vergelijking om aan te geven waar de MRDH wat dat betreft staat op grond van peilmoment begroting 2023. Dat percentage betreft afgerond 36% en valt daarmee binnen de bestaande afspraken. De maximale 41% is op grond van de kadernota ook het kader voor de begroting 2024.

U verwijst daarnaast naar pagina 40 van de ontwerpbegroting 2024. Hier wordt aangegeven hoeveel van de inwonerbijdrage wordt besteed aan overhead, dat is één van de onderdelen van de apparaatslasten. Op grond van wettelijke voorschriften dient de overhead apart van de programma's te worden verantwoord. Daarom wordt een deel van de apparaatslasten verantwoord binnen het programma economisch vestigingsklimaat (directe personele kosten) en een deel binnen een apart overzicht voor de overhead (hoofdstuk 3.2). Het totaal hiervan staat opgenomen op pagina 59 van de begroting, binnen de paragraaf bedrijfsvoering.

Die totale apparaatslasten bedragen voor 2024 € 2,6 miljoen ten laste van de inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat. In de ontwerpbegroting 2024 bedragen de totale apparaatslasten (inclusief overhead) 36% van de inwonerbijdrage. In de definitieve begroting 2024 bedraagt dit percentage 37% vanwege de verwerking van de actuele cao. Dit valt nog ruim binnen de maximale 41%.

**2. Vennootschapsbelasting**

Met de Belastingdienst is de afspraak gemaakt dat de MRDH een cost-plus methode mag toepassen voor de berekening van de heffing voor de vennootschapsbelasting. De treasury activiteit wordt uitgedrukt in geld en hier wordt de cost-plus van 5% op toegepast. Over dit bedrag betaalt de MRDH dan vennootschapsbelasting. Dit komt neer op maximaal € 1.000 per jaar. Er is geen sprake van vrijval. De eerdere betalingen van de (hogere) voorlopige aanslagen van de Belastingdienst zijn via de balans verwerkt,

zonder de begroting (exploitatie) te raken. De definitieve aanslagen (maximaal € 1.000 per jaar) worden vanaf 2022 als kosten geboekt.

#### **Vervoersautoriteit – Leefbaarheid en aantrekkelijkheid MRDH**

Voor de gemeente Wassenaar is het behoud van de leefbaarheid en open ruimte in de regio binnen de verstedelijkingsopgave essentieel zodat het voor een ieder in de regio prettig wonen, werken en recreëren blijft. De gemeente Wassenaar met haar groene karakter speelt daarbij in de regio een cruciale rol. Door behoud van het groen en de fysieke leefomgeving op een duurzame wijze in te richten, wordt de leefbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de regio gewaarborgd.

#### **Reactie algemeen bestuur**

In de Strategische Agenda 2023-2026 hebben we met elkaar uitgesproken dat we blauw en groengebieden in een aantal gemeenten, waaronder de gemeente Wassenaar, koesteren. De groenblauwe leefomgeving is erg belangrijk voor de kwaliteit van ons economisch vestigingsklimaat; onze natuur- en recreatiegebieden dragen bij aan een prettig vestigingsklimaat in deze drukke metropoolregio. De MRDH zet zich de aankomende vier jaar daarom nadrukkelijker in om de bereikbaarheid van en naar de natuur- en recreatiegebieden te verbeteren. Dit doen we door actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarbij werken we samen met de provincie Zuid-Holland en recreatieschappen die verantwoordelijk zijn voor investeringen in en het beheer van groenblauwe gebieden.

### **Westland**

#### **Algemeen – Uitnodiging kenbaar maken zienswijze**

De gemeenteraad van Westland is per brief van 20 april 2023 uitgenodigd een zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierbij doen wij u namens de gemeenteraad van Westland onze reactie toekomen.

Allereerst veel dank voor het opstellen van de Ontwerpbegroting. Het is al met al een lijvig document waarvoor ongetwijfeld veel werk is verzet.

Het stuk geeft de vele projecten goed weer en we zien de Westlandse projecten en aanvragen op de juiste manier terugkomen in de begroting. Vanuit de gemeente Westland hebben we een aantal aandachtspunten en vragen. Hieronder zetten wij die uiteen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor uw reactie en zijn blij dat u zich herkent in de opgenomen projecten. Graag werken wij met u en de overige MRDH-gemeenten samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Wij gaan hierna op uw aandachtspunten en vragen in.

#### **IPVa**

Het IPVa geeft gemeenten de mogelijkheid om een financiële bijdrage te vragen voor kleine projecten. In de basis zijn we tevreden dat deze mogelijkheid er is. Tegelijkertijd merken we dat de praktijk weerbarstig is. Door de strakke voorwaarden is het, zeker voor kleinere gemeenten, vaak niet mogelijk om aanspraak te maken op een subsidie. Dit komt door de voorwaarde dat een project waarvoor een bijdrage is gevraagd, binnen één jaar moet zijn uitgevoerd. Ook voor een wat grotere gemeente als Westland, is dit niet eenvoudig door beperkte capaciteit naast al zoveel andere taken. Hierdoor komen minder projecten van de grond. We willen u nadrukkelijk vragen om de voorwaarden voor het aanvragen van een bijdrage van de IPVa te versoepelen, bijvoorbeeld door de uitvoeringstermijn te verruimen naar drie jaar. We horen graag uw reactie op dit punt.

<b>Reactie algemeen bestuur</b>
De vraag betreft de voorwaarden vanuit de Subsidieverordening. Een van de voorwaarden is dat na het verlenen van een subsidie, de subsidieontvanger binnen 1 jaar moet starten met de realisatie. Er is geen einddatum voor wanneer het project opgeleverd moet zijn. Gemeenten geven bij de aanvraag zelf indicatief aan hoe lang een project duurt.
<b>IPVa</b>
In het verlengde hiervan zien we dat er daardoor elk jaar geld overblijft in het IPVa. Dit geld wordt echter niet meegenomen naar het volgende jaar, maar gebruikt om tegenvallers bij andere posten op te vangen. Geld dat bedoeld is voor kleinere projecten wordt daarmee uiteindelijk niet ingezet waarvoor het wel beoogd is en dat is jammer. We willen dat dit verandert en dat overgebleven middelen in het IPVa beschikbaar blijven voor het IPVa en meegenomen kunnen worden naar het volgende jaar.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Sinds de oprichting van de MRDH is er nog geen overschrijding geweest van het subsidieplafond van het programma Kleine projecten, en is er ook geen aanleiding geweest om dat plafond te verhogen. Het doorschuiven van middelen naar het programma Kleine projecten is daarmee wat ons betreft niet de meest effectieve inzet van de beschikbare middelen. Jaarlijks wordt in de decembervergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een overzicht gegeven van de onderschrijdingen en wordt een voorstel gedaan hoe middelen elders kunnen worden ingezet of terugvallen naar het fonds BDU.
<b>Economisch Vestigingsklimaat</b>
<p>We zijn content met de aanpak om de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen campussen te stimuleren. We merken wel op dat de begeleidende tekst bij de verschillende projecten van Economisch Vestigingsklimaat bijzonder ingekaderd is en alleen ingaat op het project zelf. We missen daarin de verbinding met de grotere lijnen uit de Strategische Agenda. Hoe dragen de projecten bijvoorbeeld bij aan de toekomst van de glastuinbouw? Dat wordt nu niet duidelijk en de algemener geformuleerde doelstellingen uit de Strategische Agenda worden hierdoor niet concreet.</p> <p>We willen in het bijzonder de belangrijke positie van de glastuinbouw benadrukken. Deze sector is uitermate groot in de MRDH-regio en vervult een zwaarwegende rol in de economische kracht en werkgelegenheid van de regio.</p> <p>We zien graag dat in de begroting ruimte komt voor duiding hoe de middelen bijdragen aan gebieden met een belangrijk economisch belang, zoals het glastuinbouwcluster in Westland en Oostland, maar ook de Rotterdamse haven, BioScience en het securitycluster in Den Haag.</p>
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
<p>We zijn blij dat u zich kunt vinden in de aanpak tussen mbo- en hbo-campussen en tussen campussen te stimuleren. De doelen die in de Strategisch Agenda benoemd zijn voor de twee opdrachten van Economisch Vestigingsklimaat worden momenteel in uitvoeringsplannen nader uitgewerkt. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken. De uitvoeringsplannen zullen in de tweede helft van het jaar gereed zijn en bestuurlijk vastgesteld worden. Bij de uitwerking van de uitvoeringsplannen is ook aandacht voor activiteiten en projecten die bijdragen aan de toekomst van de glastuinbouwsector (Greenport West-Holland). De glastuinbouw (Greenport West-Holland) is benoemd als één van de belangrijke economische clusters van de regio. De financiële middelen van Economisch Vestigingsklimaat kunnen dan ook ingezet worden om activiteiten en projecten in dit cluster te financieren als deze bijdragen aan de benoemde doelen, voortbouwend op en in lijn met de bijdragen die de afgelopen jaren zijn gedaan.</p>

**Verbeteren bereikbaarheid van top-werklocaties**

Op het snijvlak van economisch vestigingsklimaat en bereikbaarheid hebben we een belangrijk punt dat we vanuit Westland aandragen. We willen dat er komend jaar stappen worden gemaakt naar een beter bereikbaar Westland, vooral gericht op het bereikbaarder maken van economische top-werklocaties voor talent uit de regio.

In Westland horen we geregeld van onze (grote) bedrijven dat zij werknemers mislopen doordat een aantal plekken in onze gemeente bijzonder slecht te bereiken is met het OV. Het gaat dan om bedrijven met veel werknemers, die zich op een lastig te bereiken locatie bevinden. Een oplossing voor de korte termijn is het mogelijk maken van kleinschalig (maatwerk)vervoer naar grote bedrijven, waarbij met hen wordt samengewerkt. Het is voor hen een uitkomst als er kleinschalig vervoer is dat werknemers bij OV-knooppunten ophaalt en direct naar het bedrijf brengt. In Silicon Valley wordt dit veel gebruikt. Het worden in de volksmond 'Google buses' genoemd. Op onze navraag hebben Westlandse bedrijven al aangegeven hier grote meerwaarde in te zien. Door de schaal en complexiteit lukt het hen echter niet dit te laten slagen. We vragen u dit op te pakken, waarbij we denken aan een financiële bijdrage aan een pilot of project ter verbetering hiervan.

**Reactie algemeen bestuur**

In de Strategische Agenda is het belang van de bereikbaarheid van economische toplocaties nogmaals onderkend. De MRDH kent daarnaast al een regeling rond maatwerkvervoer waarbij de MRDH met de gemeenten samenwerkt. We adviseren de gemeente om met de MRDH in overleg te gaan over de eventuele mogelijkheden van maatwerkvervoer om zo de bereikbaarheid van de genoemde locaties te verbeteren. De voorwaarden daarvan zijn beschreven in de Subsidieverordening onder paragraaf 3.2 Subsidies voor maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer.

**Prijsstijgingen in relatie tot de uitvoering van infrastructurele projecten**

We zien dat de prijzen stijgen als gevolg van inflatie, stijging van de grondstofprijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Dit is voor ons een belangrijk zorgpunt, waarvoor we geen aandacht zien in de begroting. Hoe gaat de MRDH om met deze prijsstijgingen? En wat betekent dit, bijvoorbeeld, voor infrastructurele projecten waarvan de bijdragen van de MRDH al zijn beschikt of binnenkort worden vastgesteld? Komen hierdoor projecten in de knel? Als blijkt dat door de prijsstijgingen verschillende projecten niet kunnen worden uitgevoerd, willen we dat dit evenredig over de MRDH-gemeenten wordt verdeeld.

**Reactie algemeen bestuur**

Wij hebben nog geen signalen ontvangen dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd vanwege prijsstijgingen. Subsidies worden verleend op basis van minimaal een definitief ontwerp. Daarmee wordt de periode tussen aanvraag van een subsidie en start van de werkzaamheden zo beperkt mogelijk gehouden en daarmee ook het risico op prijsstijgingen. Een subsidie wordt verleend met 10% onvoorzien en is gemaximeerd. Binnen de programma's Kleine Projecten, OV versnellingsmaatregelen, MFR en R-net is er nog geen sprake van overschrijding van de beschikbare budgetten. Voor Kleine projecten geldt dat het budget jaarlijks tot aan het plafond kan worden benut.

**Financieel – Indexering BDU**

Verder willen we graag van u weten in hoeverre er rekening wordt gehouden met de mate van indexering van de Brede Doeluitkering gelden (BDU) door het Rijk.



<b>Reactie algemeen bestuur</b>
De BDU middelen worden in de MRDH begroting opgenomen op basis van het verwachte prijspeil van een jaar ervoor. In het begrotingsjaar zelf vindt bijstelling naar het werkelijke prijspeil plaats op basis van de beschikking van het Rijk die in het begrotingsjaar wordt ontvangen.
<b>Financiële situatie in het OV-landschap</b>
Tot slot geven we u mee dat wij met zorg de financiële situatie in het OV-landschap volgen. We gaan er vanuit dat de MRDH hier verstandig in handelt.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
De zorg wordt uiteraard herkend. MRDH voert met medeoverheden een actieve lobby voor structureel meer geld voor het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer. De MRDH handelt hiernaar en legt vanuit dat oogpunt voorstellen neer ter besluitvorming in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en/of het Algemeen Bestuur. Daarnaast informeren wij de Bestuurscommissie en de Adviescommissie over relevante ontwikkelingen.
Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio.
<b>Tot slot</b>
Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2024 en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten worden opgepakt dan wel goed worden verwerkt in de definitieve versie van de begroting.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij bedankten u nogmaals voor uw reactie. Wij verwijzen verder naar de beantwoording van uw zienswijze.
<b>Zoetermeer</b>
<b>Algemeen</b>
Met uw brief van 20 april 2023 informeert u ons over de gelegenheid die u biedt om een zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting MRDH 2024 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Met de nieuwe - nog vast te stellen- strategische agenda worden 4 opgaven en zes daaruit volgende opdrachten centraal gesteld. Deze zijn met deze ontwerpbegroting financieel vertaald naar de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en het programma Economisch vestigingsklimaat. Hieronder schetsen wij per programma onze zienswijze.
<b>Reactie algemeen bestuur</b>
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Dat doen we op basis van de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026 die wij op 26 mei jl. hebben vastgesteld.. Hierna gaan we op uw specifieke zienswijzen in.
<b>Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer</b>

Met tevredenheid stellen we vast dat in de ontwerpbegroting rekening wordt gehouden met een aantal voorname vervoersopgaven waaronder de doorontwikkeling HOV Leiden- Zoetermeer en de doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam. Wel spreken we onze zorg uit over de houdbaarheid van goede regionale OV-bereikbaarheid in het licht van achterblijvende vervoerswaarde en financiële risico's als gevolg van onder meer loonstijgingen en prijsstijgingen voor energie en materieel bij regionale vervoersbedrijven. Dit enerzijds ingegeven door het feit dat de MRDH als concessieverlener risicodragend is voor beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, maar anderzijds ook door de constatering dat de BDU-gelden onvoldoende meestijgen met de oplopende kosten. We verzoeken u hierover in gesprek te blijven met het Rijk om deze risico's beheersbaar te houden.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk geweest op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen kunnen te doen in mobiliteit.

#### **Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer**

We constateren samen met u dat de meerjarige investeringsruimte ontoereikend blijkt voor de realisatie van de geambieerde plannen. De voorziene groei van de metropoolregio met circa 400.000 nieuwe inwoners in de komende jaren vormt een forse opgave op het gebied van duurzame verstedelijking.

Uit de door u geschetste opgaven en opdrachten op het gebied van verkeer en openbaar vervoer wordt helder hoe mobiliteit is gepositioneerd als katalysator voor duurzame groei. Het parallel versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk en inzetten op een mobiliteitstransitie van auto naar actief en collectief vervoer onderkennen we als zowel noodzaak en doelstelling.

De bovenstaande opgaven in relatie tot de ontoereikende investeringsruimte baart ons daarom zorgen. We zien het als een wezenlijke opdracht om als metropoolregio, samen met andere publieke partners waaronder de provincie Zuid-Holland en de VNG op te trekken richting het Rijk en de Europese Unie (CEF & EFRO) voor aanvullende dekking.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Ook deze zienswijze onderschrijven wij. Voor onze lobby agenda voor verhoging van de BDU middelen verwijzen we naar onze vorige reactie. Verder onderschrijven wij de ambitie om met onze partners te kijken naar mogelijkheden van een financiële bijdrage voor onze projecten door het rijk en de Europese Unie. Als het gaat om EU-subsidie, is de MRDH deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen uit de EU begrotingsperiode te benutten. De provincie Zuid-Holland houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken. Binnen de MRDH is er ook een werkgroep van gemeenten over EU-subsidies. Hier worden ervaringen uitgewisseld en wordt de call kalender besproken. In de praktijk heeft dat nog niet tot gezamenlijke aanvragen geleid. Op deze wijze zetten we gezamenlijk in op het vinden van aanvullende dekking om de ambities uit de Strategische Agenda te verwenzelijken.

**Programma Economisch Vestigingsklimaat**

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. Conform uw bestuurlijke reactie op dit rapport wordt in navolging van de conclusies en aanbevelingen de bijdrageregeling EV dit jaar herzien. We verzoeken u om onze raad adequaat en tijdig te betrekken bij het vormgeven hiervan, te meer als dit consequenties heeft voor de nu voorliggende ontwerpbegroting.

**Reactie algemeen bestuur**

Vanuit Economisch Vestigingsklimaat worden de mogelijkheden om het financieel instrumentarium aan te passen onderzocht met als doel een instrumentarium dat doelmatiger bijdraagt aan de doelen van de Strategisch Agenda. Hiertoe heeft een interne analyse plaatsgevonden en vindt momenteel een externe analyse plaats onder gemeenten. Gemeente Zoetermeer wordt ook actief in dit traject betrokken. Op basis van de interne en externe analyse, en de aanbevelingen van het Rotterdamse Rekenkameronderzoek, worden in het najaar van 2023 uitgangspunten vastgesteld door de bestuurscommissie EV. Dit wordt vervolgens uitgewerkt tot een voorstel voor hervorming van het financieel instrumentarium.