

## 1. Inleiding

Op 13 maart 2019 heeft het algemeen bestuur MRDH de concept Strategische Agenda 'Samen aan het werk' ter zienswijzen voorgelegd aan de 23 MRDH-gemeenten. De zienswijzeperiode liep tot met 29 mei. In deze Nota van Beantwoording geeft het algemeen bestuur antwoord op de in de zienswijzen gedane aanbevelingen, suggesties en gestelde vragen.

Van alle gemeenten is een reactie ontvangen. De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis, Nissewaard en Westvoorne hebben een gezamenlijke zienswijze ingediend. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft besloten geen zienswijze in te dienen.

In onderstaande tabel is aangegeven wanneer de zienswijzen zijn ontvangen.

Indiener	Datum ontvangen
Albrandswaard	03-06-2019
Barendrecht	13-6-2019
Brielle, Hellevoetsluis, Nissewaard en Westvoorne (als Voorne-Putten)	29-05-2019
Capelle aan den IJssel	Geen zienswijze ingediend
Delft	29-05-2019
Den Haag	28-05-2019
Krimpen aan den IJssel	28-05-2019
Lansingerland	27-05-2019
Leidschendam-Voorburg	22-05-2019
Maassluis	27-05-2019
Midden-Delfland	29-04-2019
Pijnacker-Nootdorp	23-04-2019
Ridderkerk	23-05-2019
Rijswijk	22-05-2019
Rotterdam	20-05-2019
Schiedam	03-06-2019
Vlaardingenv	27-05-2019
Wassenaar	27-05-2019
Westland	27-05-2019
Zoetermeer	21-05-2019
Reactie Economic Board Zuid-Holland	01-02-2019
Reactie Provincie Zuid-Holland	17-05-2019
Reactie Waterschappen	21-05-2019

De ontvangen zienswijzen zijn separaat bijgevoegd.

In deze Nota van Beantwoording wordt eerst kort stilgestaan bij de aanleiding van de zienswijzprocedure. Vervolgens wordt op hoofdlijnen ingegaan op de ontvangen zienswijzen. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur.

## **2. Aanleiding**

In de gemeenschappelijke regeling is afgesproken dat bij aanvang van iedere bestuursperiode van gemeenteraden door het algemeen bestuur een (geactualiseerde) Strategische Agenda MRDH wordt vastgesteld, na zienswijzen van de 23 gemeenten. Dit is de eerste keer, sinds de oprichting van de MRDH, dat dit proces integraal, via een interactief proces is gebeurd. In de tussentijdse evaluatie (2017) was dat één van de aanbevelingen..

De Strategische Agenda MRDH is voor de komende jaren de gezamenlijke ruimtelijk-economische strategie van de 23 gemeenten in de MRDH (de samenwerking) voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag (het gebied). De MRDH heeft daarbij twee duidelijke kerntaken: verkeer & vervoer en economisch vestigingsklimaat.

De Strategische Agenda is nadrukkelijk geen projectenlijst of operationeel document. Documenten zoals het Regionaal Investeringsprogramma, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (met het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit als concrete uitwerking hiervan) het MIRT-gebiedsprogramma en de werkagenda Economisch Vestigingsklimaat, en jaarlijkse begrotingen en werkplannen vervullen meer die rol. Het gaat in de Strategische Agenda vooral om de strategische opgaven voor onze metropoolregio (het gebied), hoe de 23 gemeenten die strategische opgaven samen willen aanpakken en wat daarbij de ambities, doelen en aanpak zijn van de MRDH (de samenwerking).

De Strategische Agenda vormt daarmee het handelingsperspectief van de MRDH voor de metropoolregio en werkt als strategie bijvoorbeeld door in de jaarlijkse begrotingen en werkplannen van de MRDH, maar ook de public affairs-aanpak en de communicatie.

De concept Strategische Agenda MRDH is het resultaat van een lange en intensieve periode van consultering onder gemeenteraadsleden en bestuurders van de 23 gemeenten, bijvoorbeeld in de adviescommissies en bestuurscommissies. In oktober en november 2018 zijn eveneens vier regionale bijeenkomsten georganiseerd, waarin gemeenteraadsleden en bestuurders van de 23 gemeenten met elkaar in gesprek zijn gegaan. Ook zijn, ter ondersteuning van de consultering, diverse ambtelijke sessies georganiseerd met beleidsmedewerkers, directeuren en gemeentesecretarissen van de 23 gemeenten. Partners, zoals de provincie Zuid-Holland en de Economic Board Zuid-Holland (EBZ), dachten mee en de waterschappen hebben inbreng geleverd. Op basis van de consultering heeft een ambtelijke schrijfgroep van de 23 gemeenten en de MRDH-organisatie vervolgens het concept Strategische Agenda opgesteld. In februari is deze besproken door de bestuurscommissies en adviescommissie. Ook het EBZ heeft gereageerd op de concept Strategische Agenda via een brief op 1 februari 2019. De reactie op deze brief is te vinden bij punt 6. Vervolgens heeft het Algemeen Bestuur op 8 maart de concept Strategische Agenda vastgesteld. Per brief van 13 maart 2019 heeft het algemeen bestuur aan de gemeenteraden van de 23 gemeenten gevraagd om uiterlijk 29 mei te reageren op het concept Strategische Agenda. Gedurende de zienswijzeperiode zijn drie regionale bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden en bestuurders, om in gesprek te gaan over hun zienswijze op de agenda. Op 5 juni is in de adviescommissies EV en Va gesproken over de concept agenda en de opbrengst van de zienswijzen. De strategische agenda is op basis van de bespreking en opmerkingen in de zienswijzen aangepast. Voorzien is dat het algemeen bestuur de agenda op 12 juli vaststelt.

## **3. Hoofdpijn uit binnengekomen zienswijzen**

In deze paragraaf wordt op hoofdlijnen de binnengekomen zienswijzen beschreven.

### Algemeen

In alle zienswijzen wordt de wijze waarop de strategische agenda tot stand is gekomen positief benoemd. Meer dan de helft van de zienswijzen zijn ronduit positief over het proces van totstandkoming, waarbij de regiobijeenkomsten voor raadsleden en bestuurders tijdens het opstellen van de strategische agenda expliciet benoemd worden. Ook de terugkerende betrokkenheid van bestuurs- en adviescommissies wordt als positief ervaren. Meerdere gemeenten leggen hierbij de connectie met de aanbeveling uit de tussentijdse evaluatie. Daarin wordt opgeroepen om tot één gedragen regionale agenda te komen en hierbij de raden te betrekken. De eerder genoemde gemeenten beoordelen deze bijeenkomsten als een goed middel om hier vorm aan te geven. De gemeente Rotterdam geeft in aanvulling hierop als suggestie mee met de raadsleden in de adviescommissies te bespreken hoe hun betrokkenheid verder vormgegeven kan worden.

Ook de provincie spreekt zich positief uit over het doorlopen proces en constateert dat dit heeft geleid tot groter draagvlak voor de samenwerking in de metropoolregio.

#### Kerntaken en rolopvatting

Alle gemeenten herkennen zich in de regionale opgaven en hun onderlinge samenhang, zoals die in de strategische agenda geschetst wordt. Meerdere gemeenten geven aan dat de wijze waarop de strategische agenda is ingedeeld – aan de hand van vier ambities – verwarring scheidt over de kerntaken van de MRDH. Andere gemeenten geven aan dat de rolopvatting per taak explicieter kan worden benoemd. De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam en Vlaardingen stellen in hun zienswijzen dat de strategische agenda van de MRDH vanuit de twee kerntaken – Economisch Vestigingsklimaat en Verkeer en Vervoer – opgebouwd zou moeten worden. Tegelijkertijd geven deze gemeenten aan dat de strategische agenda vanuit deze kerntaken de verbinding moet leggen met de aanpalende ruimtelijk-economische opgaven op gebied van energie, groen en wonen. Den Haag benoemt in dit opzicht de in de tussentijdse evaluatie benoemde mogelijkheid van bestuurlijke tafels.

Krimpen aan den IJssel, Lansingerland en Midden-Delfland stellen dat ze juist de integraliteit van de agenda waarderen en vinden dat de MRDH per ambitie vanuit verschillende rollen actief naar buiten moet treden. Schiedam is van mening dat er in er teveel vanuit of verkeer en vervoer of vanuit economisch vestigingsklimaat wordt geredeneerd.

#### Vernieuwen economie

Als het gaat over het thema vernieuwen Economie ondersteunt het merendeel van de gemeenten de ingeslagen weg. Meerdere gemeenten geven nadrukkelijk aan welke rol zij daarin voor hun eigen gemeente zien weggelegd. De keuze om de Roadmap Next Economy (RNE) als leidraad voor de het vernieuwen economie in de strategische agenda te nemen, kan op instemming rekenen. Ook provincie en waterschappen zien de RNE als goede inhoudelijke leidraad voor samenwerking. De verbinding tussen innovatie (bijvoorbeeld in fieldlabs) enerzijds en onderwijs/arbeidsmarkt (bijvoorbeeld in regionale campussen) anderzijds wordt door ondermeer Krimpen aan den IJssel, Midden-Delfland, Rijswijk en Rotterdam in positieve zin benoemd. Westland en Pijnacker-Nootdorp benoemen nog expliciet het vraagstuk van schaarste aan bedrijventerreinen, ook in relatie tot groei van de regio.

#### Versterken stad en omgeving

De meer landelijke- en suburbane gemeenten geven aan het belangrijk te vinden dat de groene- en landschappelijke kwaliteiten in de regio en de diversiteit aan leef- en woonmilieus nadrukkelijk benoemd worden als belangrijke vestigingsfactor in de strategische agenda. Maassluis, Midden-Delfland en Westland vragen om initiatief vanuit de MRDH om tot een gezamenlijke aanpak voor vrijetijdseconomie in de MRDH te komen. Meerdere gemeenten, waaronder Midden-Delfland, Rijswijk en Wassenaar, zien graag een actieve rol van de MRDH als het gaat om het behoud en het versterken van groen en landschap in de regio.

De meeste gemeenten benoemen de uitdagingen die op de regio afkomen door de toenemende vraag naar woningen in de regio en de hiermee samenhangende bouwopgave van 240.000 woningen. Ze geven aan dat hiervoor een forse investering in mobiliteit nodig is en vragen de MRDH om hiervoor te lobbyen bij de rijksoverheid. Ook de toenemende druk op schaarse ruimte en de concurrentie met andere belangrijke functies – met name groen en werklocaties – wordt door veel gemeenten als belangrijke regionale opgave benoemd, waarbij integrale en bovengemeentelijke afstemming van belang is. In Voorne-Putten zijn gemeenten van mening dat er als groene contramal voor de verstedelijkingsalliantie een vitaliteitsalliantie, met het respecteren van de bestaande verschillen per subregio, gewenst is.

#### Verbeteren bereikbaarheid

Op het thema mobiliteit worden de ambities breed gedeeld. Wel wordt om bepaalde accenten gevraagd. Meerdere gemeenten geven bijvoorbeeld aan dat in de agenda meer aandacht besteed zou moeten worden aan het bieden van maatwerk OV in de dunner bevolkte gebieden.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met fiets en OV is een onderwerp dat door meerdere gemeenten wordt aangestipt. Ridderkerk vraagt om dit expliciet in de agenda op te nemen. Maassluis, Westland, Zoetermeer vragen om nadere verkenning van de ontwikkeling van HOV-assen/lightrail buiten de 'centrale as'. Den Haag en Wassenaar constateren dat de strategische agenda zich met name op de interne bereikbaarheid van de MRDH richt en roepen op om het verbeteren van de verbindingen met omliggende regio's. Den Haag benoemt in dit licht ook het realiseren van meer directe internationale (OV-)verbindingen en vraagt dit in de strategische agenda op te nemen.

Meerdere gemeenten vragen om het opnemen van concrete bereikbaarheidsprojecten in hun gemeente in de strategische agenda. Hier wordt, zoals eerder aangegeven in de nota van beantwoording, nader op ingegaan.

#### Veranderen energie

Het regionale belang van het thema Energie wordt in het merendeel van de zienswijzen benadrukt. Reductie van de CO2-uitstoot van verkeer wordt als een opgave gezien waarin de MRDH nadrukkelijk een rol heeft, zeker als het gaat om emissieloos OV. Als het gaat om reductie van de uitstoot van verkeer zijn de gemeenten aan zet voor keuze en implementatie van maatregelen. Meerdere gemeenten noemen het regionale belang van een goede warmte-infrastructuur, inclusief geothermie.

Voor de bredere opgave van de energietransitie en de totstandkoming van een regionale energiestrategie geven de meeste gemeenten aan dat ze hier een beperkte, ondersteunende rol voor de MRDH weggelegd zien. Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland vragen zich juist af of de MRDH op dit terrein juist niet actiever zou moeten worden.

#### **4. Vervolg**

Aan de hand van de zienswijzen en bespreking in de adviescommissies wordt de Strategische Agenda '*Samen aan het werk!*' aangepast. Bij punt 6 is per gemeente beantwoord welke aanbevelingen en suggesties overgenomen worden. Op 12 juli stelt het AB de definitieve versie van de Strategische Agenda vast.

#### **5. Bijlagen**

Alle ontvangen zienswijzen zijn separaat bijgevoegd.

## 6. Overzicht zienswijzen MRDH-gemeenten en reactie van het algemeen bestuur MRDH

De ingebrachte zienswijzen van de MRDH-gemeenten op de strategische agenda zijn verwerkt in onderstaande tabel. De reacties zijn gesorteerd per gemeente. De tabel geeft weer wat de reactie van het algemeen bestuur (AB) is op het betreffende punt.

### Albrandswaard

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Aandacht voor kleine gemeenten. Voor gemeenten zoals de onze hoeft en kan het niet altijd 'groots en meeslepend'. Zaken als verkeersveiligheid rond scholen of het vitaal houden van Overhoeken zijn voor ons net zo belangrijk als de Schaalsprong Metropolaan OV of de Roadmap Next Economy. Ook hebben wij niet altijd de middelen om over de volle breedte met MRDH-gerelateerde thema's aan de slag te gaan. Daarom moeten wij bijvoorbeeld een Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek afwegen tegen andere, ook relevante duurzaamheidsmaatregelen.</p>	<p>De strategische agenda zet de koers voor grote bewegingen, zoals de schaalsprong OV en de Roadmap Next Economy, en de stip op de horizon voor thema's als werklocaties, stadsdistributie en verkeersveiligheid. De uitwerking is altijd lokaal, want deze vindt plaats op de schaal van de wijk, het bedrijventerrein of het winkelcentrum. Het is aan de regio en de gemeenten samen om te zien wat waar werkt en het meeste effect sorteert en dus waarop samen ingezet kan worden.</p>
<p>De druk op de ruimte in onze regio is groot. Opgaven op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet los worden gezien van bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Dit vraagt om een integrale benadering en samenwerking met bijvoorbeeld de provincie om de agglomeratiekracht van de regio te versterken. Wij zien deze integrale benadering terug in de Strategie Werklocaties die wij onderschrijven. Wij verwachten dat deze integrale benadering meer terug te zien in andere stukken en voorgestelde werkwijzen.</p>	<p>Wij herkennen de noodzaak tot integraal werken. De MRDH heeft twee kerntake: verkeer &amp; vervoer en het economisch vestigingsklimaat. De strategische agenda formuleert de activiteiten binnen het kader van deze kerntaken. Tegelijkertijd neemt de roep om integraal werken, ook op regionaal niveau, toe. Vraagstukken op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet anders dan in samenhang met bereikbaarheid en economische ontwikkeling bezien worden. Zonder af te doen aan de kerntaken van de MRDH en de eigen bevoegdheden werken gemeenten in de MRDH al samen aan deze integrale opgaven. Samenwerking is essentieel voor de versterking van onze agglomeratiekracht. Soms met 23 gemeenten, zoals bij het opstellen van de regionale energiestrategie. Soms in kleiner gezelschap, zoals in de Verstedelijkingsalliantie. Soms met ondersteuning van de MRDH, wanneer het de kerntaken van de MRDH direct raakt. Hierbij is het belangrijk dat de betrokken gemeenten voldoende mensen en middelen vrijmaken om de samenwerking vorm te geven.</p>
<b>Proces</b>	
<p>Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het doorlopen proces. U heeft gemeenten volop ruimte geboden om inbreng te leveren. Ook als raad hebben wij mogelijkheden gehad, via de</p>	

<p>interactieve bijeenkomsten, onder andere in Rhoon, via de Adviescommissies, en via deze zienswijzeprocedure.</p> <p>De Strategische Agenda is een aantrekkelijk leesbaar document geworden, en biedt samenhang en focus in het beleid en de activiteiten van de MRDH voor de komende jaren. Het is het eerste inhoudelijke MRDH-beleidsstuk waarop wij in deze bestuursperiode onze zienswijze kunnen geven, en geeft een goed beeld van waar de accenten liggen.</p>	
<p><b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b></p>	
<p>Focus op de twee kerntaken. Wij waarderen dat deze focus niet ter discussie staat. Tegelijkertijd zien wij ook de noodzaak om integraal te werken. Samenwerking is dus essentieel tussen gemeenten, MRDH, provincie, bedrijfsleven en andere partijen. U geeft dit goed weer in uw aanbiedingsbrief.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<p>Reflecteren op de Strategische Agenda betekent schakelen tussen twee schaalniveaus: de koers van de regio als geheel, en de samenhang met de lokale agenda's. Als relatief kleine gemeente moeten wij keuzes maken. Op thema's die verder van ons af staan geldt dan het motto "wat goed is voor de regio is goed voor Albrandswaard". Wij vertrouwen deze thema's dan ook toe aan de MRDH of aan andere partners.</p>	
<p><b>Vernieuwen Economie</b></p>	
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>Albrandswaard is een groene gemeente met een robuust buitengebied dat een regionale functie heeft. Wij beiden de regio een aantrekkelijk, goed bereikbaar en groen woonmilieu dichtbij de stad. Dit is een belangrijke kwaliteit en tevens vestigingsfactor voor een goed functionerende regio. Dit als aanvulling op de meer verstedelijkte delen van de regio. Het is van regionaal belang dat ons buitengebied behouden blijft. Het versterken en stimuleren van de vrijetijdseconomie in onze gemeente is daarbij een belangrijke factor. Samen met de MRDH willen wij onderzoeken hoe we de vrijetijdseconomie verder kunnen uitbouwen.</p>	<p>De vrijetijdseconomie biedt goede economische ontwikkelkansen voor de regio. De vrijetijdseconomie is nu expliciet onderdeel van het hoofdstuk Economisch Vestigingsklimaat. Graag bespreken wij met u hoe wij in gezamenlijkheid de vrijetijdseconomie in de regio verder kunnen versterken.</p>
<p>Oog voor de diversiteit in de regio is noodzakelijk om deze grote opgaven op te lossen. De grote en kleine steden en dorpen hebben verschillende kwaliteiten die nodig zijn voor een economisch sterke en leefbare regio. Dus naast oog voor de verstedelijkingsalliantie ook oog voor de kleinere gemeenten en hun complementaire kwaliteiten buiten deze alliantie. In Albrandswaard zijn wij bezig met een</p>	<p>Vanuit de gebiedsgerichte aanpak verkennen wij graag met u hoe uw omgevingsvisie kan bijdragen aan de integrale regionale opgaven.</p>

<p>omgevingsvisie en daarin zullen wij ook aandacht schenken aan deze thema's. Wij gaan graag met u in gesprek over hoe wij de toekomst van onze gemeente zien.</p>	
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Wij denken dat er MRDH-breed moet worden ingezet op een inhaalslag voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met fiets en OV. Vanwege duurzaamheid, maar ook om de terreinen aantrekkelijker te maken voor (potentiële) werknemers. In Albrandswaard ligt bijvoorbeeld Distributiepark Eemhaven, waar grote delen van de dag geen busvervoer wordt aangeboden, terwijl hier wel bedrijven met ploegendiensten werken. Daarnaast hebben wij onze metrostations. Wij denken dat er kansen liggen voor bijvoorbeeld fiets + OV, deeltaxi's of pendelbusjes. Als mogelijke rollen van de MRDH hierin zien wij bijvoorbeeld een regiobrede aanpak, bundeling van kennis, marktbenadering, subsidiemogelijkheden.</p>	<p>De MRDH staat positief tegenover het stimuleren van alternatieven voor de auto bij de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Het initiatief daarvoor ligt bij de gemeente, in samenwerking met het lokale bedrijfsleven, wij gaan hierover graag met u in gesprek. De bundeling van kennis over een aanpak en de wijze van marktbenadering is voor de gemeenten beschikbaar via Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming. Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming werken aan één gezamenlijke regio brede gedragsaanpak. Denk daarbij aan fietsstimulering, OV probeeracties en diverse kennis deelsessies.</p>
<p>Wij beschouwen buurtbus 602 in Albrandswaard als een succes. Dit vrijwilligersinitiatief vormt een belangrijk onderdeel van het vervoersaanbod, en op sommige momenten overtreft de vraag de beschikbare capaciteit. Wij zien een rol voor de MRDH in de continuïteit en de kwaliteit van de buurtbus. Er is onzekerheid over de toekomstige regeling maatwerkvervoer van de MRDH, waardoor niet in nieuw materieel wordt geïnvesteerd. En eventueel aanbieden van een deel van het vervoer binnen de 'professionele' OV-concessie moet bespreekbaar zijn. In de Kadernota OV die de MRDH in 2017 wordt het maatwerk benoemd als één van de drie niveaus in het metropolitane OV-systeem waarvoor de MRDH mede verantwoordelijk is, dus wij verwachten van de MRDH op z'n minst een proactieve en constructieve houding rond de buurtbus.</p>	<p>Ook de MRDH ziet Buurtbus 602 als een succesvol initiatief. De nieuwe beleidslijn maatwerkvervoer biedt met een brede aanpak voor alle gemeenten continuïteit qua subsidiemogelijkheden voor buurtbus 602. Daarnaast biedt de MRDH in de nieuwe beleidslijn maatwerkvervoer ook de mogelijkheid voor een bijdrage voor maatwerkvervoer richting woningbouw- en werklocaties. Gemeente en MRDH kunnen samenwerken om te kijken welke mogelijkheden er zijn voor ketenmobiliteits- en/of maatwerkvervoeroplossingen. Hierover gaan wij graag met u in gesprek.</p>
<p>De Groene Kruisweg is in Albrandswaard een route die zorgt voor druk op de leefbaarheid, en die een barrière vormt die onze dorpen doorsnijdt. Deze problematiek zou al verlicht kunnen worden wanneer doorgaand verkeer tussen A15 en Hoogvliet – Spijkenisse meer gebruik zou maken van de A15 en de 'eigen' aansluitingen van deze woonkernen. Wij zien een relatie met de Gebiedsuitwerking Voorne Putten, en stellen voor dat in de keuze voor een oplossing wordt meegewogen wat het ontlastend effect is op de Groene Kruisweg in Albrandswaard.</p>	<p>Binnen de Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam wordt gekeken naar de robuustheid en betrouwbaarheid van het vervoersysteem om het eiland bereikbaar te houden. Op dit moment wordt een set aan maatregelen opgesteld en komen wij tot één pakket (mandje). Het is voor nu nog te vroeg om aan te geven welke maatregelen in dit pakket komen. Deze zienswijze zullen wij meenemen bij het tot stand komen van dit pakket.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p><b>Tot Slot</b></p>	
<p>Wij zijn van mening dat de Strategische Agenda een goede stap is in het aanbrengen van focus en versterken van de samenwerking tussen MRDH en gemeenten. In deze zienswijze hebben wij een aantal voorstellen gedaan voor aanscherpingen, en handreikingen voor het vervolg. Wij kijken daarom uit naar een constructieve samenwerking de komende jaren.</p>	





Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Wij vinden herkenbaarheid voor alle gemeenten een belangrijk thema binnen de MRDH; wij verwachten dat hier bij de MRDH aandacht voor is. In deze zienswijze leggen wij de nadruk op die onderwerpen die specifiek voor onze gemeente relevant en herkenbaar zijn. Soms omdat we vinden dat bepaalde onderwerpen regionaal meer prioriteit zouden moeten krijgen. Soms omdat we zelf al actief met deze onderwerpen aan de slag zijn, en kansen zien voor een verdergaande samenwerking. Daarnaast vinden wij grensoverschrijdend een belangrijk thema. Het economisch vestigingsklimaat en het vervoerssysteem overstijgen bestuurlijke grenzen. Wij blijven aandacht vragen voor grensoverschrijdend samenwerken én grensoverschrijdend denken bij de MRDH. Wij waarderen bijvoorbeeld dat wordt gewerkt aan de Schaalsprong OV tussen Rotterdam en Dordrecht. Ook de bestuurlijke contacten met Dordrecht en andere gemeenten buiten de MRDH zijn goed. En denk bijvoorbeeld ook aan de samenhangende opgaven rond woningbouw en bereikbaarheid tussen Barendrecht en de Hoeksche Waard.</p>	
<b>Proces</b>	
<p>Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het doorlopen proces. U heeft gemeenten volop ruimte geboden om inbreng te leveren. Ook als raad hebben wij mogelijkheden gehad, via de interactieve bijeenkomsten, via de Adviescommissies, en via deze zienswijzeprocedure.</p> <p>De Strategische Agenda is een aantrekkelijk leesbaar document geworden, en biedt samenhang en focus in het beleid en de activiteiten van de MRDH voor de komende jaren. Het is het eerste inhoudelijke MRDH-beleidsstuk waarop wij in deze bestuursperiode onze zienswijze kunnen geven, en geeft een goed beeld van waar de accenten liggen.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Reflecteren op de Strategische Agenda betekent schakelen tussen twee schaalniveaus: de koers van de regio als geheel, en de samenhang met de lokale agenda's. Op thema's die verder van ons af staan geldt het motto "wat goed is voor de regio is goed voor Barendrecht". Thema's als digitale connectiviteit, field labs, betrouwbaar op weg, vinden we wel belangrijk, maar we maken hier als gemeente niet het verschil. Wij vertrouwen deze thema's dan ook toe aan de MRDH of aan andere partners.</p> <p>De MRDH heeft bij de oprichting twee kerntaken meegekregen van de 23 deelnemende gemeenten. Verkeer en Vervoer en Verbetering van het Economisch Vestigingsklimaat. Uit de tussentijdse evaluatie (2017) blijkt dat uitbreiding van de kerntaken niet aan de orde is. In de concept strategische agenda is voor de verschillende opgaven de rol van de MRDH beschreven. Daarbij is het onderscheid tussen de kerntaken van de MRDH en aanpalende activiteiten niet altijd scherp. Zo worden ook taken prominent benoemd die niet behoren tot de twee kerntaken. Taken als woningbouw, energietransitie</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>

<p>en ruimtelijke ordening. Er is ontegenzeggelijk samenhang en overlap tussen de verschillende beleidsterreinen. Echter, het primaat van het te voeren beleid op de diverse beleidsgebieden ligt bij de lokale overheden en/of bij het provinciaal bestuur.</p> <p>Een strategische agenda moet zich primair focussen op de kerntaken. De afstemming tussen kerntaken en aanvullende/samenhangende beleidsterreinen vraagt om goed samenspel tussen allerlei partners. Zowel binnen de MRDH als daarbuiten (niet deelnemende gemeenten, provincie, partners). De rol, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van eenieder moeten dan helder zijn. Ook die van de MRDH. De concept strategische agenda is wat ons betreft niet helder genoeg op die punten. De primaire terreinen moeten vanuit die twee kerntaken beschreven worden. Beleidsontwikkeling en regie liggen primair bij gemeenten en provincie. De rol van de MRDH is om vanuit haar kerntaken afstemming te organiseren met bestaande netwerken en partners. Er moet dan ook een duidelijk onderscheid zijn tussen de rol en taken van het formele samenwerkingsverband MRDH en de regio door MRDH wordt gevormd. Wij verzoeken u dan ook de strategische agenda daarop aan te passen.</p>	
<p><b>Vernieuwen Economie</b></p>	
<p>Barendrecht is landelijk een koploper in de agrologistieke sector. Om deze positie te behouden moeten wij inzetten op innovatie. Wij willen inzetten op het versterken van het vestigingsklimaat, zodat innovatieve bedrijven en startups in Barendrecht kunnen blijven of zich vestigen, en daarmee het cluster kunnen versterken. Ook willen wij ruimte bieden voor regionaal relevante experimenten</p>	<p>Begin 2020 zal binnen de fieldlabaanpak gestart worden met het vierde innovatieprogramma gericht op het thema Voedsel. Kern van dit programma is om het regionale bedrijfsleven gebruik te laten maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben. Hier liggen mooie kansen voor een goede aansluiting met de agrologistieke sector. Daarnaast zou vanuit het YES!Delft programma de behoefte kunnen ontstaan aan praktijktesten voor startups die oplossingen bieden voor gemeentelijke vraagstukken zoals het verbeteren van luchtkwaliteit over voorspelbaar onderhoud van bijvoorbeeld bruggen en wegen.</p>
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>De bedrijven in dit gebied vormen een sterk cluster door de concentratie van totaalassortiment op één plek, en samenwerking op het gebied van logistiek en innovatie. Regionaal maakt DFP een belangrijk onderdeel uit van Greenport West-Holland en van het Foodcluster waar Rotterdam actief aan bouwt. Gezamenlijke doel en inzet van betrokken regionale partijen als Greenport West-Holland, Rotterdam en MRDH, is het creëren van de randvoorwaarden voor groei van de aan vers gebonden ondernemersactiviteiten in Mainport Rotterdam en Greenport West-Holland. De verdere ontwikkeling en versterking van dit cluster draagt bij aan de economische ontwikkeling van de regio. De bevestiging van het agrologistieke profiel in de Strategische Agenda is belangrijk voor de strategische positionering van het cluster in de regio. Wij waarderen dat de Dutch Fresh Port expliciet is benoemd in de Strategische Agenda.</p>	
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	

<p>Station Barendrecht is een goed gebruikt station dat mogelijkheden heeft om nog beter te benutten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- MRDH werkt aan de Schaalsprong Metropolaan OV voor de lijn Dordrecht – Rotterdam, zoals hierboven al aangestipt. Dit moet leiden tot bediening met light rail en hogere frequenties.</li> <li>- De ketenmobiliteit kan verder worden versterkt, dus de aansluiting van fiets, lokaal OV, P+R en nieuwe vormen van mobiliteit.</li> <li>- De verblijfskwaliteit van de buitenruimte kan verder worden verbeterd.</li> <li>- Er liggen kansen voor intensivering van het ruimtegebruik in de omgeving van het station, bijvoorbeeld wonen, werken of andere functies.</li> <li>- Sociale veiligheid en beheer zijn hierbij aandachtspunten.</li> </ul> <p>Samen kunnen deze verbeteringen leiden tot toename van het aantal OV-reizigers. Wij werken inmiddels constructief samen met de MRDH rond het station, onder andere in de proeftuin ketenmobiliteit, en kijken uit naar continuering van deze samenwerking.</p>	<p>Wij zien uit naar de samenwerking om deze kans samen te benutten.</p>
<p>Als gemeente willen wij graag onze bijdrage leveren aan versterking van het OV in onze gemeente. Vooral om sociale en duurzaamheidsredenen: bewoners in staat stellen om op een duurzame manier in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Tegelijk zien wij een verschil in de prioriteiten van de gemeente enerzijds, en MRDH en RET anderzijds. Voor onze gemeente is bijvoorbeeld een goede oost-westverbinding tussen Carnisselande en het station van belang, ook in de daluren. Beschikbaarheid en toegankelijkheid zijn voor onze gemeente ook belangrijke aspecten.</p>	<p>Dit onderwerp kan worden meegenomen bij de vaststelling van de dienstregeling. Hierover gaan wij graag met u in gesprek.</p>
<p>Anderzijds zien wij bij MRDH en RET vooral een focus op snelle raillijnen en capaciteitsknelpunten in Rotterdam, Den Haag en het middengebied. Het is niet duidelijk welke visie MRDH en RET hebben op de ontwikkeling van het OV in Barendrecht. Door de vervoerplannen zien wij een geleidelijke verschraving van het OV-aanbod, en vooralsnog weinig feitelijke invloed van de gemeente daarop.</p>	<p>Dit onderwerp kan worden meegenomen bij de vaststelling van de dienstregeling. Hierover gaan wij graag met u in gesprek.</p>
<p>Maatwerkvervoer is ook een sleutelbegrip: voor sommige mensen, plekken of tijdstippen is de beschikbaarheid van openbaar vervoer een probleem (MRDH-doelstelling kansen voor mensen). De Kadernota OV van de MRDH benoemt maatwerk als één van de drie niveaus in het metropolaan OV-systeem, en als gezamenlijke verantwoordelijkheid van MRDH en gemeenten. Wij zien in de praktijk – en in de Strategische Agenda – echter weinig aandacht en initiatief van de MRDH op dit thema, en ook weinig budgettaire ruimte.</p>	<p>Het initiatief voor het ontwikkelen van maatwerkvervoer ligt bij de gemeente. De nieuwe beleidslijn maatwerkvervoer, die momenteel wordt opgesteld, biedt gemeenten de mogelijkheid ondersteund te worden in de voorbereiding en uitwerking van het maatwerkvervoer en reserveert meer budgettaire ruimte vergeleken met de huidige regeling uit 2013.</p>
<p>In samenwerking met de MRDH wordt gewerkt aan een goede ontsluiting van het gebied door de realisatie van de IJsselmondse Knoop. De doorstroming op de aansluitende Rijkswegen en de effecten op de doorstroming van de IJsselmondse Knoop blijven belangrijk aandachtspunten. Samenwerking met de MRDH, provincie en Rijkswaterstaat is een belangrijke voorwaarde.</p>	<p>Een goed functionerend wegennet is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de MRDH. Daarom zijn in de UAB ook netwerkeisen ten aanzien van doorstroming en betrouwbaarheid opgenomen voor het metropolaan wegennet. Dit metropolaan wegennet omvat rijkswegen én provinciale/gemeentelijke hoofdwegen. MRDH onderschrijft dat samenwerking tussen rijk en regio belangrijk is om dit samenhangend wegennet goed te laten functioneren.</p>

<p>Meer algemeen is de bereikbaarheid van bedrijventerreinen een thema dat meer aandacht moet krijgen. Vooral met OV en fiets is nog een inhaalslag te maken, en wellicht met nieuwe vormen van mobiliteit. De gunstige ligging van Dutch Fresh Port ten opzichte van station Barendrecht biedt kansen voor ketenmobiliteit.</p>	<p>De MRDH staat positief tegenover het stimuleren van alternatieven voor de auto bij de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Het initiatief daarvoor ligt bij de gemeente, in samenwerking met het lokale bedrijfsleven. De bundeling van kennis over een aanpak en de wijze van marktbenadering is voor de gemeenten beschikbaar via Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming. Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming werken aan één gezamenlijke regio brede gedragsaanpak. Denk daarbij aan fietsstimulering, OV probeeracties en diverse kennis deelsessies.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Wij zijn van mening dat de Strategische Agenda een goede stap is in het aanbrengen van focus en versterken van de samenwerking tussen MRDH en gemeenten. Wij zien de Strategische Agenda als resultaat van de goede ontwikkeling die de MRDH de afgelopen jaren heeft doorgemaakt; dat stemt ons positief!</p> <p>In deze zienswijze hebben wij een aantal voorstellen gedaan voor aanscherpingen, en handreikingen voor het vervolg. Wij kijken daarom uit naar een constructieve samenwerking de komende jaren.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Met belangstelling hebben wij de concept Strategische Agenda MRDH gelezen. Wij onderschrijven de vier hoofdlijnen van uw strategische agenda.</p> <p>De economische groei in onze regio blijft achter, maar onze regio heeft alles in zich om mee te komen in de economische groei van vergelijkbare metropolen in Europa. Dat kan als we de agglomeratiekracht beter benutten en verder versterken, door samen de ontwikkelingen op het vlak van economie, verkeer en vervoer, duurzaamheid, ruimtelijke ordening en wonen langjarig aan te pakken op het niveau van één grootstedelijke regio. Samenwerking op de MRDH-schaal achten wij van groot belang. De concurrentiepositie van het bedrijfsleven wordt immers niet zozeer bepaald op het niveau van steden of landen maar op het niveau van de regio. Een goed functionerende agglomeratie is dus cruciaal voor banen voor onze inwoners. Wij zien de Strategische Agenda MRDH als een belangrijke bouwsteen voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van bereikbaarheid van de regio.</p>	
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>De gemeenteraad van Delft hecht aan de MRDH en het behouden van een breed draagvlak voor deze samenwerking bij alle betrokken gemeenten. In dat licht dringt de raad erop aan dat de MRDH zich concentreert op haar primaire taken: economisch vestigingsbeleid en de vervoersautoriteit. Een verbreding van de focus kan negatieve gevolgen hebben voor het draagvlak voor de MRDH.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>Blijven investeren in de kenniseconomie. Van belang bij het verder verbeteren van de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt ( op alle niveaus ), het investeren in nieuwe innovatieve bedrijvigheid (fieldlabs, Yes!Delft), en het binden van de nieuwe maakindustrie aan Delft en de regio zodat zowel de knappe koppen als de handige handen werk hebben in de economie van te toekomst.</p>	<p>Op alle genoemde punten zal de MRDH de komende jaren samen met de regionale partners activiteiten blijven ontwikkelen. Met name op het terrein van de Fieldlabinnovatieprogramma's (SMITZH, Energie &amp; Klimaat, Zorgtechnologie en Voedsel), campusvorming (met mbo/hbo focus en gericht op een specifieke sector) en de uitbouw van het regionale YES!Delft programma</p>

	Metropolitan Startup Lab. Op al deze thema's is de gemeente Delft een sleutelspeler met meerwaarde voor de gehele regio.
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
Meer woningen bouwen in de steden in de nabijheid van stations. Voor Delft betekent dit het versterken van het draagvlak voor de voorzieningen, het verstrekken van het openbaar vervoer (betere en meer verbindingen) en draagt het bij aan het betaalbaar houden van huur- en koopwoningen	Uw opgave sluit aan bij de insteek van gemeenten en provincie om een fors deel van de verstedelijking langs bestaande hoogwaardige OV-assen te realiseren. De MRDH draagt hier met haar partners aan bij door te zorgen voor een goede bereikbaarheid van deze locaties en de beschikbaarheid van voldoende ruimte voor werkgelegenheid te borgen.
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
De schaa sprong metropolitaan openbaar vervoer. In het kader van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) krijgt Delft al 14 stops per richting op station Delft en 6 op Delft zuid (Delft Campus). Daaraan gekoppeld is het nodig te investeren in volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam, in het onderliggende tram- en busnet en in het fietsnetwerk omdat de stations goed verbanden moeten zijn met de stad en de omgeving.	Wij onderschrijven deze ambitie. In de werkplaats metropolitaan OV en verstedelijking werkt MRDH samen met andere overheden aan die schaa sprong inclusief de ontwikkeling van de Oude Lijn.
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	
Graag wil Delft samen met de andere MRDH-gemeenten, de provincie en het Rijk op basis van deze agenda bouwen aan een sterkere regio.	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>De MRDH is voor Den Haag dan ook een zeer belangrijk samenwerkingsverband. Den Haag maakt daarnaast ook deel uit van één stedelijk gebied met Leiden/Schiphol/Amsterdam. Voor Den Haag, en overigens ook voor andere gemeenten, gaat het daarmee om een samenwerking via het netwerk dat de opgave het beste dient. Met betrekking tot de strategische agenda zouden wij deze multischaligheid graag explicieter benoemd zien, waarbij een rol van de MRDH aan de orde kan zijn als de taken van de MRDH aan de orde zijn zoals bijvoorbeeld het proces van het ov Toekomstbeeld gezamenlijk is ingevuld.</p>	<p>Wij begrijpen dat Den Haag, net als de andere MRDH-gemeenten, op meerdere schaalniveaus met regionale samenwerking bezig is en in meerdere samenwerkingsverbanden participeert. Deze Strategische Agenda gaat om het MRDH-gebied vanuit het perspectief van economisch vestigingsklimaat en mobiliteit. Hierbij kijken wij waar dat relevant is nadrukkelijk ook naar samenwerking met partners buiten de MRDH.</p>
<p>Daarnaast vragen wij aan het AB om oog te hebben voor de actualiteit. De huidige hoogconjunctuur legt andere opgaven in de regio bloot zoals tekorten op de arbeidsmarkt in combinatie met een relatief hoge werkloosheid en een lage arbeidsmarktparticipatie, en een veel sterker dan verwachte stijging van mobiliteit. Ook is er toenemende vraag naar kantoorruimte in het centrum en naar bedrijfsmatig vastgoed in de regio. De jaarlijkse begrotingsbehandeling is ene uitgelezen moment om de voortgang te rapporteren.</p>	<p>Actuele ontwikkelingen komen in ieder geval aan de orde in de jaarlijkse regioverkenning (voorheen regiomonitor). In de begroting worden de ontwikkelingen die op dat moment bekend zijn meegenomen.</p>
<p>De strategische agenda kan aan zeggingskracht (en wervingskracht) winnen door voor de twee kentaken Verbeteren Bereikbaarheid en Vernieuwen Economie een stip op de horizon te bepalen en de gezamenlijke lobby- en fondsenwerving op deze kerntaken te intensiveren. Een stip op de horizon maakt duidelijk wat de echte ambities en doelen zijn en waarin deze regio zich wil onderscheiden van andere, en maakt duidelijk wat er gedaan moet worden om de ambities te verwezenlijken. De passages 'Hoe gaan we aan het werk' worden concreter en meetbaarder als deze SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden) worden geformuleerd. We verzoeken het Algemeen Bestuur om de uitwerking van deze passages in de deelplannen zo te formuleren dat de beschreven acties en doelen concreet en meetbaar worden.</p>	<p>De Strategische Agenda bepaalt de koers voor de langere periode. Het is belangrijk samen op te trekken richting de rijksoverheid en andere partijen. Meer operationele keuzes en het formuleren van SMART-doelen is onderdeel van de jaarlijkse begrotingscyclus, werkplannen en aparte documenten zoals de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.</p>
<b>Proces</b>	
<p>Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het doorlopen proces en over de kwaliteit van de strategische agenda. Het is een goed leesbaar stuk dat helder maakt wat ambities, de doelen en de aanpak van de MRDH zijn.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>De ambities 'Versterken Stad en Omgeving' en 'Veranderen Energie' zouden geen zelfstandige ambities in de Strategische agenda moeten zijn maar moeten worden verwerkt in de ambities 'Vernieuwen economie' en 'Verbeteren bereikbaarheid'.</p> <p>De geformuleerde ambities hangen onderling nauw samen en moeten daarom inhoudelijk, procesmatig en bestuurlijk goed op elkaar worden afgestemd. Dat wil niet zeggend at de MRDH daarvoor als enige verantwoordelijk is. Zo heeft de MRDH bevoegdheden op openbaar vervoer; de provincie op ruimtelijke ordening en wonen en het rijk op infrastructuur. MRDH als bestuurlijk</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige</p>

<p>samenwerkingsverband vervult binnen iedere ambitie daarom een andere rol. Soms die van wettelijk autoriteit (concessieverlener), vaak die van subsidiënt en nog vaker die van regisseur, aanjager en facilitator. Daarbij is de vraag wie wat kan bijdragen, belangrijker dan wie waar overgaat. De effectiviteit van en het draagvlak voor de MRDH verbetert als deze Gemeenschappelijke Regeling zich focust op taken zoals vastgelegd. Andere in de strategische agenda genoemde subdoelstellingen behoren onderdeel te zijn van deze kerntaken. Het ligt niet voor hand dat de MRDH andere, op zich zelf staande taken uitvoert.</p>	<p>gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<p><b>Vernieuwen Economie</b></p>	
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>De geformuleerde ambities uit <i>Samen aan het Werk!</i> komen samen in het Central Innovation District/Binckhorst (CID-Binckhorst). Het CID-Binckhorst illustreert de samenhang tussen de vier ambities in <i>Samen aan het Werk!</i>: een sterke verwevenheid van functies gericht op economische vernieuwing in een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat waar de mobiliteitstransitie uitgangspunt is en met een uitstekende lokale, regionale en internationale bereikbaarheid. Het CID-Binckhorst draagt met een programma van 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen substantieel bij aan de economische bijdrage aan het regionale en nationale vestigingsklimaat. Een uitstekende bereikbaarheid is daarbij een vereiste. In het CID-Binckhorst worden belangrijke stappen gezet naar de energietransitie. Deze ruimtelijke samenhang is in het kader van de verstedelijkingsopgaven nadrukkelijk in beeld. Het voorbeeld van het CID-Binckhorst laat zien dat de verkenningen voor Rotterdam en Den Haag in het kader van het MIRT regionale en nationale integrale opgaven zijn die passen binnen <i>Samen aan het Werk!</i> En daarin ook een prominente plaats zouden moeten krijgen, wellicht als onderdeel van een breder toegepaste gebiedsgerichte aanpak ter uitvoering van <i>Samen aan het Werk!</i>. Wij verzoeken het algemeen bestuur dit bij de verdere uitwerking te betrekken.</p>	<p>De gebiedsgerichte aanpak is er om integraal samen aan opgaven te werken. De MRDH levert inbreng vanuit bereikbaarheid en versterken economisch vestigingsklimaat. De opgaven binnen CID-Binckhorst passen naadloos in deze aanpak. In deze context is CID-Binckhorst als goed voorbeeld aan de agenda toegevoegd onder 'ruimte om te werken'.</p>
<p>MRDH vervult een belangrijke wettelijke en stimulerende rol voor verkeer en vervoer. Voor Den Haag is het versterken van de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem dat efficiënter gebruik maakt van de ruimte een urgente opgave om de verstedelijking te kunnen realiseren, in Den Haag met name in CID-Binckhorst. Het overleg met het Rijk (in het MIRT) heeft geleid tot de start van twee verkenningen van rijk en regio naar nieuwe bereikbaarheidsprojecten; een nieuwe oeververbinding in de Rotterdamse regio en een beter ov-ontsluiting van CID-Binckhorst in de Haagse regio. Met vervolgens de volledige viersporigheid op het traject Leiden-Dordrecht zijn dat voor de komende jaren belangrijke prioriteiten.</p>	<p>Dat zijn ook voor de MRDH prioriteiten.</p>
<p>Om te zorgen dat de regionale arbeidsmarkt beter ontsloten wordt voor werkzoekenden op alle niveaus is het belangrijk om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Om deze zelfde reden is het van belang om onze regio goed aan te haken op de economische dynamiek in de as Leiden – Schiphol – Amsterdam. Voor de hele regio, en Den Haag als regeringsstad in het bijzonder, zijn betere, directie internationale ontsluitingen nodig. In dit verband vinden wij het een omissie dat de ambitie voor verbeteren bereikbaarheid zich beperkt tot de regio, hoe belangrijk ook, en missen we</p>	<p>De nationale en internationale bereikbaarheid worden nadrukkelijker genoemd in de Strategische Agenda.</p>



<p>ambities op de verbindingen van de metropoolregio met de verdere omgeving (Randstad, Duitsland, België). Wij verzoeken in het algemeen bestuur om hieraan alsnog invulling te geven. Onderdeel hiervan is gezamenlijke inzet voor de directie Intercity van Den Haag/Rotterdam via Eindhoven naar Düsseldorf.</p>	
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>Zuid-Holland is de provincie met de hoogste CO<sup>2</sup>-uitstoot. De CO<sup>2</sup>-uitstoot moet in Nederland in 20130 met 49% zijn verminderd om te voldoen aan het akkoord van Parijs. MRDH bereidt een actieplan CO<sup>2</sup>-reductie Verkeer voor om de uitstoot in het verkeer in 2025 met 30% te verminderen. De gemeenteraad zal daarover nog nader besluiten.</p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>De regionale bijeenkomsten die in november vorig jaar, en in maart-april van dit jaar zijn gehouden, zijn een belangrijk middel gebleken om met elkaar het gesprek over de opgaven en de aanpak te kunnen voeren en zijn voor herhaling vatbaar. Elkaar kennen en elkaar spreken is een zeer belangrijke voorwaarde voor effectieve samenwerking. In deze bijeenkomsten gingen raadsleden met elkaar en met de bestuurders in gesprek over wat zij als belangrijke opgaven voor de regio zien, en waarbij gemeenten elkaar door samenwerking kunnen versterken. De agenda is meermalen in de adviescommissies van de MRDH aan de orde geweest waardoor raadsleden een goede indruk van de opgaven en van de voorgestelde aanpak konden krijgen. Wij zijn ook erkentelijk voor de presentatie die burgemeester Aptroot vorig jaar aan onze raadscommissie heeft gegeven.</p> <p>Wij sluiten ons graag aan bij het motto van de strategische agenda: <i>Samen aan het Werk!</i> Laten we met elkaar verder werken om onze regio welvarender, nog beter bereikbaar en duurzamer te maken.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p><b>Meer aandacht voor ligging en betekenis van de Krimpenerwaard voor de MRDH</b></p> <p>In eerdere zienswijzen over andere onderwerpen vanuit de MRDH (met name de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid) heeft onze gemeente aandacht gevraagd voor de bijzondere positie en betekenis van de Krimpenerwaard voor het aangrenzende gebied van de Metropoolregio. Ook nu brengen wij dit wederom onder uw aandacht.</p> <p>In dit verband verwijzen wij naar het onlangs door de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland tot stand gekomen Gebiedsbod Krimpenerwaard.</p> <p>Dit bod is inmiddels ingebracht bij de opdrachtgevers van de "Verkenning Oeververbinding Rotterdam" en beschrijft de ontwikkelmogelijkheden van de polder Krimpenerwaard in combinatie met een vaste oeververbinding. Het Gebiedsbod voor de Krimpenerwaard geeft aan wat de kansen zijn voor de regio op het gebied van economie, wonen en leefbaarheid als de keuze valt op de oeververbinding tussen de Krimpenerwaard en het eiland IJsselmonde. Voor onze gemeente geldt dit Gebiedsbod zolang er wordt nagedacht over de oost-oostverbinding.</p> <p>Maar ook los van de beoogde nieuwe oeververbinding laat dit document samen met andere recente documenten, zoals;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het Panorama Krimpenerwaard</li> <li>• de Strategische Visie Krimpenerwaard</li> </ul> <p>duidelijk zien welke betekenis het gebied Krimpenerwaard nu al heeft of kan hebben voor het aangrenzende metropolitane gebied.</p>	<p>De studie Gebiedsbod Krimpenerwaard is betrokken bij de keuze voor het zoekgebied voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam.</p>
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Wij kunnen ons in hoofdlijnen prima vinden in de opzet en de inhoud van de Strategische Agenda. Ook de onderverdeling in de hoofdstukken c.q. ambities "Vernieuwen Economie", "Versterken van stad en omgeving", "Verbeteren bereikbaarheid" en "Vernieuwen van energie" spreken ons aan.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken</p>

	als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>In het concept van de Strategische Agenda is op meerdere plekken sprake van de verbinding tussen scholen, ondernemers en specifieke industrieën. Ook in het hiervoor genoemde Panorama Krimpenerwaard is dit als kans benoemd.</p> <p>Onze gemeente heeft een grote toegevoegde waarde als het gaat om de verbinding van onze (maritieme) maakindustrie en betrokken ondernemers met het MBO- en HBO-onderwijs, bijvoorbeeld door middel van het opzetten van een campus.</p> <p>Wij verzoeken u hiervan melding te maken in het concept van de Strategische Agenda.</p>	<p>De maritieme sector is van groot economisch belang voor de regio, dit is expliciet benoemd in de agenda. Er zijn verschillende regionale initiatieven die een bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van de (maritieme) maakindustrie in Krimpen. Zo ondersteunt het Innovatieprogramma Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid-Holland (SMITZH) bedrijven die hun productieproces willen automatiseren en digitaliseren door ze te verbinden aan open innovatieomgevingen (Fieldlabs) waar ze met de nieuwste technologieën kunnen experimenteren. Door aan te sluiten bij het regionale campusnetwerk kan Krimpen aan den IJssel om mbo- en hbo-onderwijs goed aan de sector te verbinden.</p>
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<p><b>Wij vinden daarom dat (de potenties van) het gebied Krimpenerwaard in het concept van de Strategische Agenda vermelding verdient</b></p> <p>De Krimpenerwaard kan niet alleen een belangrijke bijdrage leveren aan de metropolitane ambities op het gebied van economie, bereikbaarheid en energie, maar natuurlijk ook en in het bijzonder aan de ambitie van de MRDH om de relatie van de stad met haar omgeving te versterken..</p>	<p>De aanwezigheid van voldoende aantrekkelijke groene landschappen is van grote betekenis voor de aantrekkelijkheid van de MRDH als vestigingsplaats voor werknemers en bedrijven. Ook de Krimpenerwaard biedt die groene kwaliteit. De strategische agenda heeft betrekking op het MRDH-gebied. Daarom is de Krimpenerwaard niet expliciet in de agenda benoemd (net als bijvoorbeeld de Hoeksche Waard, of de historische stadscentra van Dordrecht en Leiden).</p>
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Met deze zienswijze maken wij van de gelegenheid gebruik om een viertal prioritaire projecten naar voren te brengen. Deze projecten sluiten goed aan bij de ambities van de MRDH. Zo werken we samen aan de regionale doelen. Ons aanbod is dan ook om deze samen met u concreet te maken.</p> <p>De projecten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geothermie</li> <li>- Warmterotonde</li> <li>- Studie middengebied</li> <li>- Opwaardering ZoRo</li> </ul>	
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>De strategische agenda MRDH zet onder de titel 'Samen aan het werk!' in op de ambities Vernieuwen economie, Versterken stad en regio, Verbeteren bereikbaarheid en Veranderen energie. Hiermee benadrukt de MRDH naast de kerntaken vervoer en economie het belang van de samenhang tussen stad en regio en de uitdagingen op het gebied van energie.</p> <p>Wij herkennen ons in de voorliggende strategische agenda. De Strategische Agenda schetst goed dat de MRDH actief is met een veelvoud aan regionale ambities en projecten. Deze dragen bij aan een sterke Metropoolregio. Met de krachtige voorliggende MRDH-agenda werken we aan een krachtige regio. Lansingerland ondersteunt deze ambities. De Strategische Agenda heeft dan ook onze instemming.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>De ambities op vernieuwen economie sluiten aan bij de ambities van Lansingerland. Op 22 november 2018 is er een bijdrage van € 525.000 toegekend aan Lansingerland voor het project Toekomstbestendig glastuinbouwcluster Greenport West-Holland. Daarnaast is voedsel, een belangrijk thema voor Lansingerland, een van de maatschappelijke opgaven binnen fieldlabs. In de komende jaren wordt hier een innovatieprogramma voor opgezet.</p> <p>Hoe kan MRDH bijdragen: Lansingerland tijdig aanhaken bij het innovatieprogramma voedsel en blijven inzetten op regionale campussen en fieldlabs.</p>	<p>MRDH blijft inzetten op zowel regionale campussen als Fieldlabs. Lansingerland is met de Greenport Horti Campus / Horti Science Park en de innovatieve projecten die daar plaats vinden een belangrijke partner in deze trajecten. Lansingerland zal dan ook zeker betrokken worden in de ontwikkeling van het vierde Fieldlabinnovatieprogramma gericht op Voedsel.</p>
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	

<p>We verwachten van de MRDH actieve deelname door inhoudelijke bijdragen om bereikbaarheidsvraagstukken en (subregionale) infrastructurele knelpunten te zien in het perspectief van infrastructurele opgaven voor de hele Zuidvleugel en deze ook te koppelen aan economische belangen en verstedelijkingsdoelstellingen. De drie gemeenten hebben, aanvullend op lopende woningbouwplannen, ambities kenbaar gemaakt om te verdichten en nieuwe locaties in ontwikkeling te nemen. De MRDH kan bijdragen leveren aan een verdere opwaardering van bestaande woningbouwplannen in termen van verdichting en het faciliteren van nieuwe woningbouwlocaties door daarvoor de juiste condities te scheppen.</p>	<p>Vanuit de gebiedsgerichte aanpak verkennen wij graag met u hoe wij uw bereikbaarheidsopgaven vanuit het perspectief van verstedelijking gezamenlijk kunnen oppakken.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Regionaal blijft er behoefte aan regie als het gaat om overlast door geparkeerde/overnachtende vrachtwagens en de bijhorende oplossingen. Hoe kan MRDH bijdragen: bieden van bovenregionale regie, kennisdeling en afstemming.</p>	<p>In de MRDH wordt door verschillende gemeenten samengewerkt op het onderwerp vrachtwagenparkeren. Vlaardingen is trekker op dit dossier. De MRDH faciliteert het overleg. Dat zullen we blijven doen. Daarnaast hebben de gemeenten ook reeds een aantal jaar afspraken over regionale handhaving van fout-geparkeerde vrachtwagens. De komende maanden moet blijken of ook de regionale handhaving kan worden gecontinueerd.</p>
<p>De Holland Railterminal biedt een oplossing voor de grote transportstromen vanuit onze logistieke en tuinbouwsector. Ondernemers dragen de exploitatie, de initiële investering is echter nog niet volledig gedekt. <i>Hoe kan MRDH bijdragen:</i> lobbyen naar andere overheden en brancheorganisaties en inzetten van het netwerk naar mogelijke externe financiële stromen.</p>	<p>Wij denken graag mee over hoe we de Holland Railterminal gerealiseerd kan worden.</p>
<p>Rotterdam mist een grote centrale mobiliteitshub aan de noordelijke rand. Om de bestaande en groeiende behoefte aan P+R te beantwoorden kan Meijersplein deze rol vervullen. De wens is om in overleg met Rotterdam Meijersplein op te waarden tot volwaardige grote P+R-locatie. <i>Hoe kan MRDH bijdragen:</i> Door zich in te zetten voor een grote regionale P+R aan de noordzijde van Rotterdam.</p>	<p>Vorig jaar november zijn in de BcVa afspraken gemaakt over Park and Ride. In dat kader wordt onderzoek gedaan naar de extra opgave voor Park and Ride langs het hoofdwegennet.</p>
<p>Er vallen in de regio gaten in het OV-netwerk: er zijn wijken of doelgroepen die zonder structureel OV-aanbod komen te zitten. Er wordt veelal naar gemeenten gekeken om dit op te lossen. <i>Hoe kan MRDH bijdragen:</i> Bij de ontwikkeling van het OV-netwerk meer oog te hebben voor fijnmazige vervoeroplossingen en dit samen met gemeenten uit te werken. Ook binnen de eigen rol van de MRDH als concessieverlener hoort het nastreven van een fijnmazig OV-netwerk.</p>	<p>MRDH ziet een groei in de vraag naar maatwerkvervoer. Gemeente en MRDH werken samen om te kijken welke vorm van maatwerkvervoer toekomstkansen heeft. Ook concessiehouders kijken voor de invulling van OV-concessie-vervoer steeds meer in de breedte naar vervoeroplossingen die goed aansluiten op de vervoervraag, zoals bijv. Stop en Go of de Delfthopper.</p>
<p><i>Hoe kan MRDH bijdragen:</i> aandacht hebben voor de toenemende druk op het wegennet tussen de A20/A13/A12.</p>	<p>Realisatie A16 Rotterdam zorgt voor verlichting op met name A13 Zuid en A20. Verdere maatregelen worden in de toekomst gezien in relatie tot het MIRT-gebiedsprogramma.</p>
<p>De MRDH subsidieert maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en het stimuleren van het fietsgebruik. Lansingerland maakt hiervan gebruik voor bijvoorbeeld de regionale fietsroute</p>	<p>De komende jaren wordt deze subsidieregeling voortgezet.</p>

<p>tussen Zoetermeer en Rotterdam (landscheiding) en de aanpak van de rotondes Klapwijkseweg- Boterdorpseweg.  <i>Hoe kan MRDH bijdragen:</i> voortzetting van het ambitieuze subsidieprogramma</p>	
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>Lansingerland wil invulling geven aan het gebruik van aardwarmte voor de glastuinbouw. Lokale tuinbouwbedrijven, verenigd in Warmtebedrijf Bergschenhoek, willen één geothermieproject in 2019 realiseren. Lansingerland faciliteert maximaal. In dit geval: verkoop van grond, meewerken aan bestemmingsplanprocedure en als gesprekspartner optreden richting Rijk. De totale geschatte kosten bedragen 30 miljoen. We vragen aan de MRDH actieve ondersteuning voor het realiseren van een garantstelling voor de bedrijven.</p>	<p>De 23 gemeenten in de MRDH werken samen aan een Regionale Energiestrategie (RES). Het ontwikkelen van een regionale warmteinfrastructuur en geothermie is daarin een belangrijk onderwerp. De MRDH werkt mee aan de energietransitie: wij zetten in op de verduurzaming van het regionale vervoerssysteem, stimuleren innovatie die moet leiden tot technologische doorbraken op het gebied van energiebesparing en -opwekking en faciliteren de totstandkoming van de RES door het delen van kennis, netwerk en het ter beschikking stellen van vergaderfaciliteiten. Een actieve rol in het realiseren van een garantstelling past niet binnen deze rolopvatting. Wij gaan in gesprek om te zien op welke wijze de MRDH wél een ondersteunende rol kan spelen.</p>
<p>Bestuurskracht richting Provincie en de Rijksoverheid om de urgentie aan te blijven geven dat voldoende capaciteit in de transportleidingen noodzakelijk is om de energietransitie te realiseren voor de hele regio. Enkel geothermie is voor ons gebied te weinig, restwarmte is noodzakelijk. Dit is een essentiële schakel in de energietransitie van de hele regio. We willen de MRDH oproepen tot samenwerking en inzet om knelpunten weg te nemen.</p>	<p>Wij herkennen de kans die gebruik van restwarmte biedt. Het ontwikkelen van een regionale warmteinfrastructuur en geothermie is dan ook een belangrijk regionaal onderwerp. Afspraken over de exacte invulling en realisatie van deze warmteinfrastructuur liggen op tafel bij het bestuurlijke netwerk energie in de MRDH. Het lijkt logisch dat deze onderdeel worden zijn van de Regionale Energiestrategie.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Zoals gezegd werken wij graag met u aan de regionale ambities. De Strategische Agenda is voor Lansingerland een uitstekend vertrekpunt om onze samenwerking voort te zetten en vaart te maken. Wij kijken er naar uit.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
Wij zien dat uw organisatie aandacht heeft besteed aan duidelijke communicatie. Toch is niet overal in de aangeboden stukken duidelijk wanneer de GR MRDH, de gemeenten, de regio als gebied of de werkorganisatie wordt bedoeld.	De nieuwe indeling van de strategische agenda langs de twee kerntaken maakt dit inzichtelijker. Daarnaast is een infographic toegevoegd die deze samenhang verder duidelijk maakt.
Als het gaat om heldere communicatie, zien we ten slotte graag de looptijd van de strategische agenda in een ondertitel verduidelijkt.	Looptijd is aan de titel toegevoegd.
<b>Proces</b>	
Wij waarderen uw inzet voor het versterken van de samenwerking in de regio en met de 23 gemeenten. Wij zijn er ook van overtuigd dat de opgaven in de strategische agenda een gezamenlijke inzet vragen, maar met focus van de GR MRDH op haar kerntaken.	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Bij de ambities op het gebied van warmte is niet duidelijk wiens ambities genoemd worden. Een toelichting over welke lobby het samenwerkings-verband wil versterken, ontbreekt. De tijd die nu besteed wordt aan het verhelderen van taken en verantwoordelijkheden zouden wij graag benutten om met elkaar te werken aan de opgaven op het gebied van verkeer &amp; vervoer en economie.</p> <p>Voor de volledigheid voegen wij toe dat de MRDH zich moet blijven concentreren op haar kerntaken. Wij maken ons zorgen over de veelheid aan plannen en agenda's waardoor de MRDH hiervan lijkt af te dwalen. De MRDH moet zich niet ontwikkelen tot een nieuwe bestuurslaag.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. opnemen dat wij inzetten op het realiseren van een goede OV verbinding tussen Den Haag, Westland en Rotterdam</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
Ook staan we achter de ambities die bijdragen aan een gezonde leefomgeving, zoals emissiearm vervoer, fietsnetwerken en ruimte voor groen. In het kader van een gezonde leefomgeving vragen wij in het bijzonder aandacht voor verbetering van de luchtkwaliteit. En we delen de grote waardering voor de parken en landschappen. Naast een recreatieve functie vragen ook hun economische en ecologische functie voor leef- en vestigingsklimaat van de regio aandacht.	Een gezonde leefomgeving en schone lucht zijn essentieel voor ons vestigingsklimaat. De MRDH werkt aan het ontwikkelen van schoon en emissieloos vervoer en zet in op een mobiliteitstransitie waarbij het OV een steeds belangrijkere drager wordt van het regionale vervoerssysteem. Hiermee wordt op termijn een groot deel van schadelijke emissies in onze steden en dorpen weggenomen.

<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
Rijk en provincie willen meer woningen in de regio. Wij menen dat zonder gelijktijdige investeringen in mobiliteit, met oog voor luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, leefbaarheid wordt scheef getrokken. Gelet op de kerntaak 'bereikbaarheid' vragen wij de MRDH deze samenhang nadrukkelijker onder de aandacht te brengen van Rijk en provincie, en daarbij te actiever te pleiten voor voldoende middelen voor mobiliteit. De groei van het aantal vervoersbewegingen overstijgt de verwachtingen, en de huidige capaciteit van het openbaar vervoer is niet toereikend. De investeringsruime van de MRDH staat onder druk en is niet in staat deze groei in voldoende samenhang op te vangen. De ambities van Rijk en provincie op woningbouw dienen gelijk op te gaan met meer middelen voor bij voorkeur duurzame mobiliteit zowel regionaal als lokaal.	Wij delen dit beeld.
Wij zijn blij dat er aandacht is voor de specifieke signatuur van gebieden binnen de regio en dat er naast een fijnmazig OV- en fietsnetwerk in verstedelijkt gebied ook aandacht is voor de bereikbaarheid in minder dichtbevolkte delen van de regio.	Goed om hierop samen op te trekken.
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	



Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<b>Proces</b>	
<p>Wij hebben waardering voor de wijze waarop de concept Strategische agenda tot stand is gekomen. U heeft volop gelegenheid geboden aan de verschillende betrokken partijen om mee te denken over de inhoud. Wij kunnen dan ook in grote lijnen instemmen met de concept Strategische agenda.</p>	
<b>Kerntaken en roloppvatting MRDH</b>	
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<p>Het is goed dat er aandacht is voor de vrijetijdseconomie in de Strategische Agenda van de MRDH. De economische waarde van het (groene) buitengebied wordt erkend en de mogelijkheden voor ontwikkelingen worden, tot onze tevredenheid, benoemd. Gezien de bestuurlijke complexiteit van de sector toerisme en recreatie vinden wij het terecht dat de Metropoolregio een verbindende rol speelt. Daarnaast zijn wij van mening dat de vrijetijdseconomie een structureel onderwerp moet worden binnen de metropoolregio, als onderdeel van het economisch vestigingsklimaat. De vrijetijdseconomie is een cruciaal onderdeel van het vestigingsklimaat en een belangrijke economische sector. We kunnen op dit terrein met elkaar kansen pakken om de economische waarde van het buitengebied en de gehele sector te versterken.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de vrijetijdseconomie voor het bredere economische vestigingsklimaat. De vrijetijdseconomie is nu expliciet onderdeel van het hoofdstuk Economisch Vestigingsklimaat.</p>
<p>In de paragraaf over 'Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties' geeft u aan ondersteuning te willen bieden bij het maken van een samenhangende aanpak voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie. Dit aanbod sluit goed aan bij onze aanpak voor (verdichting van) wonen en werken in de Kapelpolder, zoals tevens is genoemd in de nota Strategie Werklocaties. Wij zullen daar graag gebruik van maken.</p>	<p>Vanuit de gebiedsgerichte aanpak werken wij graag met u samen aan een samenhangende aanpak.</p>
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
<p>In de strategische agenda wordt het belang van een goede bereikbaarheid van de Greenport genoemd. Hiervoor dient de doorstroming en de betrouwbaarheid van het toeleidende wegennet op orde te zijn en blijven. Op de A20, een van de belangrijkste ontsluitingen van de Greenport, signaleren wij bij afrit 7 en 6 doorstromingsproblemen met name ten aanzien van de afstroming op het onderliggende wegennet. Wij gaan ervan uit dat ten aanzien van het garanderen van voldoende robuustheid in de ontsluiting van de Greenport ook het onderliggende wegennet integraal onderdeel uitmaakt van deze opgave.</p>	<p>Een goed functionerend wegennet is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de MRDH. Daarom zijn in de UAB ook netwerkeisen ten aanzien van doorstroming en betrouwbaarheid opgenomen voor het metropolitaan wegennet. Dit metropolitaan wegennet omvat rijkswegen én provinciale/gemeentelijke hoofdwegen. Er wordt door Midden-Delfland, Westland, Maassluis en de provincie een onderzoek gestart naar deze afritten. Bij de gebiedsuitwerking Westland is het ook in beeld. Er zal een afstemming plaatsvinden tussen de aparte studie en de gebiedsuitwerking.</p>

<p>In de Strategische agenda is een aantal regionale fietsroutes tot metropolitane fietsroutes benoemd. Daaronder is ook de fietsroute van Westland naar Rotterdam. Deze loopt via Maassluis. De metropolitane fietsroutes moeten fungeren als snelle, comfortabele regionale fietsroute voor het woon-werk verkeer, maar kan natuurlijk ook door lokale of recreatieve fietsers worden gebruikt. Op de route zijn de nodige maatregelen vereist: knelpunten moeten er worden aangepakt, fietsinfrastructuur aangepast of gerealiseerd, comfortmaatregelen genomen etc. Een opgave, die uiteindelijk moet leiden tot een aantrekkelijker fietsklimaat in de regio en een groter aandeel fietsverkeer in de regio. Wij juichen dat van harte toe</p>	<p>Dat is goed om te horen.</p>
<p>Met de realisatie van de Hoekse Lijn wordt er een aanzienlijke kwalitatieve verbetering gemaakt ten aanzien van de verbinding Maassluis - Rotterdam. De inwoners van Maassluis kunnen binnenkort gebruik maken van een hoogfrequente metroverbinding, met een fijnmazige ontsluiting. Tegelijkertijd is de OV-verbinding vanuit Maassluis naar het Westland (Naaldwijk) en verder naar Den Haag van veel mindere kwaliteit. Er is weliswaar een busverbinding tussen Maassluis en Naaldwijk, echter deze biedt geen HOV-kwaliteit. Het belang van een goede OV-verbinding van in Westland (Naaldwijk en Greenport) via Maassluis naar Rotterdam is echter gezien de verstedelijking in het gebied en de ontwikkelingen van Greenport groot. Wij stellen dan ook voor deze verbinding als nieuwe te onderzoeken HOV-verbinding op de agenda te zetten voor de komende jaren.</p>	<p>Wij herkennen deze opmerking. Het gaat om regionale hoogwaardige OV-lijnen, waarbij woon- en werkgebieden met elkaar verbonden worden. MRDH en de gemeenten zien samen dat de corridor Maassluis-Westland-Den Haag kansrijk is voor een betere Ov-bereikbaarheid. De huidige busverbindingen worden momenteel geüpgraded tot RNET-kwaliteit. Dat is een eerste stap naar een meer hoogwaardige vorm van OV op deze regionale corridor. Hoe het in de toekomst verder kan en moet, is een permanent punt van aandacht van de hele regio.</p>
<p>In de paragraaf over 'Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties' geeft u aan ondersteuning te willen bieden bij het maken van een samenhangende aanpak voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie. Dit aanbod sluit goed aan bij onze aanpak voor (verdichting van) wonen en werken in de Kapelpolder, zoals tevens is genoemd in de nota Strategie Werklocaties. Wij zullen daar graag gebruik van maken.</p>	<p>Wij zien de uitnodiging voor een gesprek graag tegemoet.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>Wij zijn blij met de aandacht die er in de Strategische Agenda van de MDRH aan energie wordt geschonken. De energietransitie is bij uitstek een onderwerp dat ook op regionaal niveau opgepakt moet worden. Vanwege de complexiteit en snelle ontwikkelingen op dit gebied ervaren wij kennisuitwisseling als een cruciaal onderdeel. Het belang van goed opgeleide mensen die de energietransitie vooruit kunnen helpen valt niet te onderschatten. De investeringen van de MRDH in fieldlabs en campussen dragen daaraan bij en stimuleren tegelijkertijd ook innovatie. Zoals omschreven in de Strategische Agenda kan het mobiliteitsbeleid een belangrijke bijdrage leveren aan de reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Daarnaast zouden we graag willen bekijken op welke andere terreinen we in MRDH verband kunnen werken aan verdere reductie.</p>	<p>De 23 gemeenten in de MRDH werken samen aan een Regionale Energiestrategie (RES). De MRDH werkt mee aan de energietransitie: wij zetten in op de verduurzaming van het regionale vervoerssysteem, stimuleren innovatie die moet leiden tot technologische doorbraken op het gebied van energiebesparing en -opwekking en faciliteren de totstandkoming van de RES door het delen van kennis, netwerk en het ter beschikking stellen van vergaderfaciliteiten.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
De agenda moet formeel minimaal bestaan uit de strategieën om de doelen te bereiken. Het document voldoet hieraan en zorgt naar onze mening voor draagvlak en biedt een regionaal handelingsperspectief om in gezamenlijkheid te werken aan de maatschappelijke regionale opgaven.	
De naam 'agenda' doet vermoeden dat sprake is van een concreet programma. Dat is niet aan de orde en past ook niet in de doelstellingen van het document. Wij stellen voor om in de toekomst en mogelijk voor deze periode te kiezen voor een heldere benaming, zoals 'Regionaal handelingsperspectief'.	Wij herkennen deze opmerkingen en zullen deze meenemen bij de opstelling van een volgend strategisch koersdocument.
<b>Proces</b>	
Wij waarderen het proces dat is gevolgd om te komen tot een strategische agenda. Tijdens diverse regionale bijeenkomsten is goed geluisterd naar de verschillende belangen en ambities van de 23 gemeenten. Deze zijn in hoofdlijnen en in een onderlinge samenhang opgenomen in de agenda "Samen aan het werk!".	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
De formele taken van de MRDH vloeien voort uit de taken op het terrein van het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de mobiliteit. Vanuit de ambities 'versterken stad en omgeving' en 'energie' kunnen deze taken kunnen niet optimaal ontwikkeld worden als de beleidsterreinen ruimte, wonen en landschap hier niet bij betrokken worden. Met tevredenheid constateren wij dat u in de inleiding aangeeft dat de organisatie MRDH meerdere rollen heeft. Die rollen bestaan uit uitvoeren, de regie nemen en faciliteren. Per ambitie verschilt die rol. Wij ondersteunen deze bredere taakopvatting, waarbij bepalend voor de keuzes die gemaakt worden is het bevorderen van welvaart en welzijn voor inwoners.	Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.
<b>Vernieuwen Economie</b>	
Belangrijk kader voor de strategische agenda is de Roadmap Next Economy (RNE). Vanuit onze identiteit als Cittaslow ondersteunen wij van harte de RNE. De manier van denken sluit inhoudelijk goed aan op die filosofie. Een ontwikkeling vanuit Midden-Delfland die hierop gebaseerd is het programma Kringlooplandbouw en het kennis- en innovatieproject Midden in Delfland (MIND). Dit programma loopt inmiddels 10 jaar en is nu ook onderdeel van de Nationale landbouwvisie. Ervaringen hierover delen wij graag met andere gemeenten.	De MRDH geeft onder andere via het regionale campusnetwerk en de bijhorende projecten invulling aan de doelstellingen van de Human Capital Agenda. Via de Fieldlabinnovatieprogramma's is tevens aandacht voor skillsontwikkeling en het stimuleren van werkgelegenheid op alle niveaus, onder andere door de inzet van technologie en nieuwe werkprocessen om moeilijk werk makkelijker uitvoerbaar te maken voor mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt.

<p>De opbrengsten van Kringlooplandbouw zijn een lagere milieubelasting, betere bodemkwaliteit, sluiten van delen van de kringloop en een beter dierenwelzijn. Hiermee ondersteunt het programma de grondgebonden agrariër om economisch te blijven produceren. De opbrengst is kwalitatief hoogwaardig voedsel dat binnen korte ketens in de stad kan worden afgezet. Graag willen wij in regionaal overleg met elkaar afstemmen wat de mogelijkheden zijn om de diverse regionale producten binnen de stad-land relaties af te zetten. Duurzame producten vanuit de Greenport kunnen hier ook bij betrokken worden. De inzet en samenwerking met de onderwijssector kan hierbij een meerwaarde opleveren.</p>	
<p>De grootste economische sector in onze gemeente is de Greenport. Midden-Delfland is hierbij onderdeel van het tuinbouwcomplex Westland. In de strategische agenda is het belang van de Greenport regelmatig genoemd. Belangrijkste opgaven zijn de omschakeling naar circulair werken, emissieloze kassen en mobiliteit. Binnen de het MIRT-project Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 in Westland wordt door provincie, MRDH, gemeenten Westland en Midden-Delfland en het Hoogheemraadschap van Delfland onderzoek gedaan hoe deze opgaven in te vullen en tegelijkertijd te komen tot een sterker Greenportcluster.</p>	
<p>In samenwerking tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen met ondersteuning vanuit de overheden wordt onder meer concreet gewerkt aan circulair werken en emissieloze kassen; de Roadmap Next Economy Greenport en de bedrijfslevenvisie zijn hierbij kaders. Bedreiging bij de transitie van de Greenport is mobiliteit. Wij vragen u hierbij aandacht om te blijven investeren in de bereikbaarheid en ontsluiting van dit cluster. De economische meerwaarde van een circulaire Greenport is ook voor een groot gedeelte afhankelijk van de bereikbaarheid.</p>	<p>De bereikbaarheid van de Greenport is belangrijk voor de regio en maakt deel uit van overleggen in het kader van het gebiedsuitwerking Westland in het kader van het MIRT.</p>
<p>De transitie naar een nieuwe economie heeft consequenties voor inwoners. Het uitgangspunt van de strategische agenda is meer welvaart en welzijn voor inwoners. Wij ondersteunen het werken aan deze sociale component op basis van het uitgangspunt om onderwijs en arbeidsmarkt met elkaar te verbinden. Hierbij gaat het in onze visie dan om het aantrekken en behouden van hoogopgeleid personeel én tegelijkertijd aandacht voor om- en bijscholing van bestaand personeel en mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt. Wij gaan er vanuit dat vanuit de netwerkfunctie van de MRDH hierbij aansluiting wordt gevonden bij de 'human capital agenda' van de Economic Board Zuid-Holland.</p>	<p>Dit klopt. MRDH is aangesloten bij de 'human capital agenda' van de Economic Board Zuid-Holland.</p>
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>De identiteit van onze gemeente wordt gevormd door het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. Een oer-Hollands landschap dat groter is dan de gemeente Midden-Delfland. Het gebied is gelegen op het grondgebied van acht gemeenten en grenst daarnaast nog aan drie gemeenten binnen de MRDH. In het hoofdstuk 'Versterken stad en omgeving' constateren wij dat als ambitie is benoemd om het groene karakter van de landschappen te behouden. Van de gemeente Midden-Delfland kunt u een actieve inspanning verwachten gericht op het optimaliseren van de maatschappelijke functies die het landschap binnen het stedelijk gebied vervullen.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de aanwezigheid van groene landschappen in de regio voor het vestigingsklimaat. De inzet van uw gemeente op dit vlak juichen wij dan ook van harte toe.</p>

<p>Wij gaan hierbij uit aan van ontwikkeling en versterking van deze functies. Het landschap produceert voedsel, beleving en natuur. Drie waarden die noodzakelijk zijn om het regionaal economisch vestigingsklimaat te versterken. De productie van voedsel is een economische waarde die de grondgebonden agrariër in staat stelt de rol van hoeder van het landschap te vervullen. Daarnaast zijn aanvullende verdienmodellen noodzakelijk. De functies van groene long, rust en recreatie voor het stedelijk gebied hebben een economische waarde die verwaard moet worden. In regionaal verband met provincie en gemeenten willen wij graag verkennen wat mogelijk is.</p>	
<p>Bij het verwaarden van het landschap onderschrijven wij het doel om groen en recreatie als economische vestigingsfactor te stimuleren. Op dit onderwerp werken wij al samen met de gemeenten Hellevoetsluis en Maassluis die regionaal trekker zijn. In afstemming met onze gemeente wordt door ondernemers en gebiedspartijen een lokale marketingstrategie en website uitgewerkt. Dit draagt bij aan de samenwerking op het gebied van vrijetijdseconomie en toerisme.</p>	
<p>De netwerkvorming is regionaal georganiseerd binnen de Landschapstafels. De MRDH groeit steeds verder door naar een netwerkorganisatie. In dat kader stellen wij voor de komende periode de netwerkfunctie te versterken door het secretariaat van de Landschapstafels fysiek onder te brengen binnen de MRDH. Dit biedt meer kansen op het verbinden van opgaven en projecten. Voorbeelden zijn het versterken van de stad-land relaties vanuit de verstedelijking door fysieke recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen, waarbij de wateropgave op een kwalitatieve wijze ingepast kan worden in het landschap. Gelijke meekoppelkansen doen zich voor bij het klimaatbeleid en de inpassing van fysieke infrastructuur bij mobiliteit</p>	<p>In de gemeenschappelijke regeling is geregeld dat de MRDH op verzoek van twee of meer gemeenten kan ondersteunen/faciliteren bij thema's van gemeenten die raken aan de twee kerntaken van de MRDH (en de strategische agenda), die strikt genomen geen kerntaak zijn maar daar wel een relatie mee hebben. Dit is nu bijvoorbeeld het geval bij het netwerk energie. Als follow-up van de aanbevelingen gedaan in de tussentijdse evaluatie wordt op dit moment een afwegingskader ontwikkeld om in alle transparantie te kunnen bepalen hoe in de toekomst met dergelijke verzoeken om te gaan (het gaat daarbij niet om taakuitbreiding/bevoegdheden). Dit voorstel zal na de zomer in de adviescommissies behandeld worden. Voor de volledigheid, vanuit de twee kerntaken participeert de MRDH sowieso altijd in relevante netwerken, indien dit voor de kerntaken relevant is. Een voorbeeld hiervan is de Verstedelijkingsalliantie.</p> <p>Het ontwikkelen en onderhouden van groen lijkt verder weg te staan van de kerntaken van de MRDH. Gelet op bovenstaande en mede om die reden is het voorstel om de landschapstafels structureel onder te brengen bij de MRDH nu niet overgenomen. Wel is het verstandig om vanuit het onderdeel vrijetijdseconomie goed de aansluiting te zoeken bij de ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteiten zoals door de landschapstafels wordt vormgegeven.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	

<p>Door de centrale ligging van Midden-Delfland is op en rond ons grondgebied sprake van een ingewikkelde wegenstructuur. Maatregelen op het ene knooppunt hebben een directe impact op een ander gedeelte. Knelpunten op het hoofdwegennet hebben direct hun invloed op het onderliggend wegennet. Hierdoor ontstaat sluipverkeer, waardoor de leefbaarheid in het gebied ernstig wordt aangetast. Tegelijkertijd heeft dit ook een negatief effect op de aantrekkelijkheid en beleefbaarheid van het groene landschap. Rust en ruimte zijn voor de beleving essentiële waarden.</p> <p>Diverse overheden werken op dit moment aan verschillende infrastructurele projecten. Binnen de wegenstructuur in en rond onze gemeente zijn dat bijvoorbeeld 'passages en inprikkers' met de aanpak van de Harnaschknoop en Woudse knoop, verbreding A4-N14, reconstructie N211, reconstructie en duurzaam veilig inrichten N223, aanleg Maasdeltatunnel, verkeersonderzoek A20 gedeelte afritten 6 en 7, ontsluiting Maasland en Maassluis via afrit 7 en de MIRT-gebiedsverkenning Greenport 3.0 in Westland. Ieder project heeft zijn eigen scope. Hierdoor constateren wij dat de onderlinge afstemming tussen deze projecten beperkt is, waardoor de onderlinge samenhang niet aanwezig is of verloren kan gaan. Wij verzoeken de MRDH om zorg te dragen voor de noodzakelijke onderlinge samenhang. Hiermee kunnen overkoepelende oplossingen in beeld komen die bij de individuele projectaanpak buiten beeld blijven. Een overkoepelende oplossing is op de lange termijn naar verwachting financieel voordelig en zeker robuuster dan de verschillende deeloplossing bij elkaar opgeteld.</p>	<p>De MRDH is een voorstander van goede afstemming van projecten. Wij zetten ons altijd in voor een tijdige en goede samenwerking met betrokken partners vanuit een samenhangend netwerk. Daar waar u van mening bent dat dat onvoldoende gebeurt, gaan wij graag het gesprek met u aan.</p>
<p>De diverse mobiliteitsprojecten bieden ook kansen om gebruik te maken van meekoppelkansen. Met de werkzaamheden kunnen bestaande fiets- en andere recreatieve verbindingen veiliger en verbeterd worden. Dit stimuleert meer mensen om voor het woon-werkverkeer te kiezen voor de fiets en draagt bij aan het versterken van de stad-landverbindingen. Tevens kunnen de infrastructurele werkzaamheden gebruikt worden om ecologische verbindingen te creëren vanuit de verplichte wateropgaven. Hierdoor kunnen de groene landschappen fysiek beter met elkaar verbonden worden, wat ten goede komt aan de biodiversiteit en kwaliteit van leven in onze regio. Wij verzoeken u om in samenspraak met de provincie te bekijken hoe een centrale coördinatie op deze meekoppelkansen gecreëerd kan worden. Uiteraard gaan wij hierover graag met u in gesprek.</p>	<p>Het is zeker belangrijk om kansen te pakken om werk met werk te maken. Wij zien echter nog niet precies welke rol de provincie hier in kan spelen. Het is ook aan de betreffende gemeente om hier alert op te zijn. Wij nemen graag de uitnodiging aan om hierover in gesprek te gaan.</p>
<p>De regionale inzet, mede in het kader van de verstedelijking, is gericht op het versterken van het openbaar vervoer. Wij erkennen dat verdere optimalisatie van het OV voor het landelijk gebied niet altijd mogelijk is. Wij vragen u hierbij uw aandacht om het huidige OV-aanbod niet verder te versralen, als hier geen alternatieven voor de minder mobiele gebruikers aanwezig is. In onze visie zijn er kansen om de kwaliteiten van het voorzieningenaanbod te vergroten.</p> <p>Concreet denken wij hierbij aan het versterken van het vraagafhankelijk vervoer op de last mile in plaats van investeren en/of in stand houden van reguliere OV-lijnen met een beperkte bezettingsgraad. De kenmerken van vraagafhankelijke vervoer en het doelgroepenvervoer komen op veel aspecten met elkaar overeen. Om de noodzakelijke massa voor voldoende bezetting te creëren ligt het dan ook voor de hand om deze twee publieke vormen van vervoer met elkaar te combineren. Voor de dorpen en perifere gebieden is deze 'nieuwe vorm' van publiek vervoer aanvullend op het</p>	<p>MRDH ziet een groei in de vraag naar maatwerkvervoer. Gemeente en MRDH werken samen om te kijken welke vorm van maatwerkvervoer toekomstkansen heeft. Ook concessiehouders kijken voor de invulling van OV-concessie-vervoer steeds meer in de breedte naar vervoersoplossingen die goed aansluiten op de vervoervraag.</p>

<p>Maas (mobility as a service) concept. Wij verwachten dat het combineren van de verschillende publieke vervoersvoorzieningen een efficiënter gebruik van budgetten kan opleveren.</p> <p>Wij verzoeken u om in regionaal verband nader onderzoek te doen naar deze 'nieuwe vorm' van publiek vervoer om op deze wijze de bereikbaarheid van de dorpen en het landelijk gebied te vergroten. Graag werken wij hierbij met u samen bij het verkennen van de mogelijkheden hiertoe.</p>	
<p>Specifiek vragen wij nog aandacht voor het project spoorverdubbeling Delft-Schiedam. Het nut en de noodzaak van deze extra verbinding door het landschap van Midden-Delfland is duidelijk. Bij het vaststellen van het Regionaal Investeringsprogramma hebben wij die keuze voor dit project onderschreven, vanuit het uitgangspunt dat tegelijkertijd een project voor een goede kwalitatieve inpassing wordt opgestart. Wij vragen uw aandacht om te zorgen dat als het infrastructurele project viersporigheid start wij betrokken worden bij het parallel lopende inpassingsproject. In nauw overleg zijn wij bereid om hier ook de noodzakelijke ambtelijke capaciteit voor beschikbaar te stellen.</p>	<p>Wij delen uw uitgangspunten en zien uit naar de samenwerking.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Hartelijk dank voor uw uitnodiging om onze zienswijze kenbaar te maken op de concept-Strategische Agenda MRDH 'Samen aan het werk!'. Dank ook voor de informatieve regiobijeenkomsten gedurende de zienswijzeperiode.</p>	
<b>Proces</b>	
<p>Wij zijn te spreken over de zorgvuldige wijze waarop de concept-Strategische Agenda MRDH is voorbereid. De goed georganiseerde, lange en intensieve periode van consultering heeft er toe geleid dat iedereen zijn inbreng nadrukkelijk heeft kunnen geven. Wij zien dat u onze opmerkingen ook in de agenda heeft verwerkt. De in het verleden door ons uitgesproken zorg over de betrokkenheid van raadsleden lijkt daarmee gehoord, evenals de aanbevelingen na de tussentijdse evaluatie van de MRDH. Wij spreken dan ook onze waardering uit voor het proces en de wijze waarop de agenda tot stand is gekomen.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Het resultaat is een concept-Strategische Agenda die naar onze mening zeer toegankelijk is geschreven, waarbij de MRDH-organisatie onder leiding van burgemeester Aptroot als bestuurlijk eigenaar, in staat is geweest om de ambities en stappen te benoemen die voor iedere gemeente herkenbaar zijn. Wij kunnen ons dan ook goed vinden in de vier ambities en de wijze waarop deze in de agenda vorm krijgen. We zijn blij met de in de agenda uitgesproken steun aan de Alliantie Middengebied, de aandacht voor onze aardwarmte projecten en de mogelijkheden voor de fiets naast het openbaar vervoer (OV) en de waardering voor sterke regionale troeven als onze glastuinbouw en de groene landschappen.</p> <p>Wij zijn met u van mening dat de Strategische Agenda voortbouwt op veel regionaal werk dat de afgelopen jaren in de MRDH is verzet en op de successen die hierin door de 23 gemeenten gezamenlijk zijn geboekt voor de metropoolregio. De MRDH-ambities sluiten dan ook nauw aan bij onze eigen ambities uit het door de hele raad van de gemeente Pijnacker-Nootdorp gedragen hoofdlijnenakkoord, 'Verder in verbinding'. Wij zien overeenkomsten in de benadering en opzet van beide documenten en herkennen de motivatie om samen te werken en het besef dat we met zijn allen van betekenis willen zijn voor de samenleving.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>Wij steunen de regionale doelstellingen uit de concept-Strategische Agenda voor met name het stimuleren van innovatie en economische groei en verbetering van de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt en willen daar ook graag onze bijdrage aan leveren met name met onze duurzame en innovatie bedrijven, waaronder de glastuinbouw. Pijnacker-Nootdorp draagt met een glastuinbouwcluster van netto meer dan 350 hectare bij aan het meest complete tuinbouwgebied van de wereld: de Greenport West-Holland. Binnen dit cluster staat onze gemeente bekend om de</p>	



<p>duurzame innovaties op het gebied van geothermie en de toepassing daarvan in de gebouwde omgeving.</p>	
<p>De beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen voor nieuwe vestigingen in de regio vormt een belangrijk aandachtspunt voor de Strategische Agenda, nu onderzoek heeft uitgewezen, dat binnen enkele jaren schaarste ontstaat. Hoe kunnen wij met onze bedrijventerreinen in de huidige bestemming bijdragen aan de toekomstige vraag? Daarnaast vragen wij aandacht in de Strategische Agenda voor de mogelijk negatieve gevolgen van het vernieuwen van de economie, bijvoorbeeld door eventuele verplaatsing van bedrijven als gevolg van verstedelijking; afname van de ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoren en grootschalige detailhandelsontwikkelingen in de omgeving, die ten koste kunnen gaan van de (winkel)centra in onze gemeente. Wij zien ook positieve gevolgen en daarom vragen wij tevens aandacht voor de mogelijkheden die wij bedrijven kunnen bieden met onze Greenport-faciliteiten.</p>	<p>Deze ontwikkeling is bekend. In de Strategie werklocaties van de MRDH is ruime aandacht voor de gewenste balans tussen vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio en strategieën om deze balans te behouden, ook in concurrentie met andere ruimtelijke claims (wonen, groen). Daarbij wordt per locatie gekeken of er behoefte is aan uitbreiding, transformatie of revitalisatie van bedrijventerreinen. In de strategische agenda wordt dit vraagstuk benoemd.</p>
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>Op allerlei plaatsen wordt momenteel gesproken over de noodzaak om in Nederland de komende jaren 1 miljoen woningen bij te bouwen. In onze regio vertaalt deze opgave zich door naar een behoefte aan circa 250.000 woningen. Door de ligging van Pijnacker-Nootdorp in die regio en ten opzichte van de grote steden heeft de invulling van deze opgave direct en indirect gevolgen voor de toekomst van onze gemeente. Als landelijke, groene gemeente tussen, maar wel in verbinding met de omliggende grote steden leveren wij een bijzondere bijdrage aan de agglomeratiekracht. Wij beschikken over kwaliteiten en (woon)milieus die in de stad niet te vinden zijn, maar wel een meerwaarde vormen voor de stadsbewoners en voor de (werknemers van de) bedrijven in de hele regio. Het groene buitengebied is daarbij een onderscheidende kwaliteit, van belang voor het woon- en leefmilieu en het economisch vestigingsklimaat van Pijnacker-Nootdorp en de metropoolregio.</p> <p>De concept Strategische Agenda onderkent deze bijzondere positie van Pijnacker-Nootdorp. Tegelijkertijd wordt gevraagd om meer ruimte voor bedrijven, woningbouw, vrijetijdseconomie en toerisme. Het versterken van stad en omgeving biedt zowel kansen als bedreigingen voor het groene buitengebied. De druk van de omliggende stad is een continue gegeven. Er is een voortdurende dreiging van het bouwen ten koste van groen (woningen, uit te plaatsen bedrijven en nieuwe infrastructuur). Daarnaast is er ook de toenemende druk van meer recreanten in het groengebied. Daarentegen biedt de verdere verstedelijking ook kansen, doordat er wellicht ook meer middelen beschikbaar komen om te investeren in de kwaliteit van het gebied. Het belang van het groengebied neemt immers ook toe. Ook biedt het kansen voor ondernemers in het groengebied, zowel in de agrarische als in de recreatieve sector. Verder heeft de klimaatverandering impact op het landschap, de biodiversiteit en de waterhuishouding. Beide kanten van de medaille zouden in de Strategische Agenda nadrukkelijker naar voren moeten komen als continu afwegingskader bij het vervolg</p>	<p>De regio groeit – economisch en qua inwoners. Hiermee neemt de druk op de ruimte toe. Dit vraagt om slimme oplossingen die leiden tot efficiënt ruimtegebruik. Ook is het nodig goede afwegingen te maken op gebied van wonen, groen, economie, bereikbaarheid. De MRDH draagt hieraan bij vanuit het perspectief van economische ontwikkeling en bereikbaarheid.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	

<p>Mede door onze goede bereikbaarheid met zowel de auto als het OV en de fiets leveren wij een bijzondere bijdrage aan de agglomeratiekracht en het vestigingsklimaat. Ons onderscheidende woningaanbod, de groene buitengebieden en de werklocaties liggen daardoor onder handbereik van alle metropoolbewoners. Het blijvend verbeteren van de bereikbaarheid in de regio is wat ons betreft de belangrijkste taak van de MRDH zowel met het OV, de fiets als de auto, mits schoon en duurzaam. De aanpak op dit punt zou in de agenda wat ons betreft dan ook uitgebreider en concreter moeten. Zo pleiten wij voor het expliciet benoemen van de noodzakelijke frequentieverhoging van de gehele E-lijn Den Haag-Rotterdam; net als adequate P+R-voorzieningen, de realisatie van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk en de inzet op mobiliteitsmanagement en pilots schoon vervoer en duurzame mobiliteit.</p>	<p>De precieze uitwerking van onze mobiliteitsplannen zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.</p>
<p>Onze inwoners willen zo snel en comfortabel mogelijk reizen en wij willen duurzamer mobiliteitsgedrag stimuleren. Dat kan alleen door de reis van begin tot eind zo snel en prettig mogelijk te maken. Verstedelijking kan kansen meebrengen voor uitbreiding van openbaar vervoer of fietsverkeer, maar kan ook een toename van (auto)verkeer veroorzaken die leidt tot verkeersproblemen of behoefte aan extra wegen, en/of verslechtering van de luchtkwaliteit in de regio. Die waarschuwing zou wat ons betreft nadrukkelijker in de Strategische Agenda naar voren mogen komen.</p>	<p>Wij delen uw constatering. Het is belangrijk consequent te monitoren wat er gebeurt, zodat er naar gehandeld kan worden.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>De energietransitie is een grote opgave waarbij de gemeenten in de regio onderling van elkaar afhankelijk zijn. In eerste instantie is de glastuinbouw de motor van de regionale en lokale energietransitie in het stedelijk gebied. Verduurzaming van de glastuinbouw kan in een relatief korte tijd al veel regionale winst opleveren. Aansluiting op de warmterotonde en een gebiedsdekkende regionale warmte-infrastructuur is daarbij van het grootste belang en zou wat ons betreft nadrukkelijk in de Strategische Agenda MRDH genoemd mogen worden. Ook op het gebied van elektriciteit zullen we moeten samenwerken met de regio om onze elektriciteit te verduurzamen. Er wordt in MRDH-verband gewerkt aan een Regionale Energie Strategie. Deze strategie zal antwoord moeten geven op de vraag hoe de MRDH in 2050 energieneutraal kan zijn. Elke gemeente zal hierin haar voorkeuren, mogelijkheden en (on)mogelijkheden opgeven. In de concept-Strategische Agenda kiest de MRDH voor een ondersteunende rol. De vraag is of dit voldoende is en of de MRDH niet meer zou moeten doen.</p>	<p>De 23 gemeenten in de MRDH werken samen aan een Regionale Energiestrategie (RES). De MRDH werkt mee aan de energietransitie: wij zetten in op de verduurzaming van het regionale vervoerssysteem, stimuleren innovatie die moet leiden tot technologische doorbraken op het gebied van energiebesparing en -opwekking en faciliteren de totstandkoming van de RES door het delen van kennis, netwerk en het ter beschikking stellen van vergaderfaciliteiten.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Wij hopen u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven over onze visie op de concept-Strategische Agenda MRDH en zijn benieuwd naar uw reactie en verwerking van onze opmerkingen in de definitieve versie van de Strategische Agenda MRDH.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>De Strategische Agenda is een aantrekkelijk leesbaar document geworden en biedt samenhang en focus in het beleid en de activiteiten van de MRDH voor de komende jaren. Het is het eerste inhoudelijke MRDH-beleidsstuk waarop wij in deze bestuursperiode onze zienswijze kunnen geven. Het stuk geeft een goed beeld van waar de accenten liggen.</p>	
<p>Voordat wij ingaan op de inhoud van de agenda willen wij enkele uitgangspunten benadrukken die voor ons belangrijk zijn in de regionale samenwerking. Deze hebben wij al eerder benoemd bij de zienswijzen op de evaluatie en op het Regionale Investeringsprogramma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Focus op de twee kerntaken. Wij waarderen dat deze focus niet ter discussie staat. Tegelijkertijd zien wij ook de noodzaak om integraal te werken. Samenwerking is dus essentieel tussen gemeenten, MRDH, provincie, bedrijfsleven en andere partijen. U geeft dit goed weer in uw aanbiedingsbrief.</li> <li>• Herkenbaarheid. Binnen de MRDH moet voldoende ruimte zijn voor onderwerpen die voor ons van belang zijn. Soms is die ruimte er impliciet wel, maar is herkenbaarheid een kwestie van vorm en presentatie. Herkenbaarheid draagt bij aan het draagvlak voor de MRDH. Wij vragen u om in de toekomst aandacht aan herkenbaarheid te (blijven) besteden.</li> <li>• Grensoverschrijdend. Het economisch vestigingsklimaat en het vervoerssysteem overstijgen bestuurlijke grenzen. Wij blijven aandacht vragen voor grensoverschrijdend samenwerken én grensoverschrijdend denken richting Drechtsteden. Wij verwachten dat MRDH bijvoorbeeld actief afstemming zoekt wat betreft werklocaties, een verbindende rol heeft bij MIRT-verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem, en structureel afstemming organiseert met de provinciale OV-concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem.</li> </ul>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p> <p>Brede herkenbaarheid is van groot belang voor de MRDH. Wij zullen hier aandacht aan blijven besteden.</p> <p>Wij hebben structureel overleg aan verschillende bestuurlijke tafels met de provincie, ondermeer over werklocaties en bereikbaarheid in de provincie Zuid-Holland..</p>
<b>Proces</b>	
<p>Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het doorlopen proces. U heeft gemeenten volop ruimte geboden om inbreng te leveren. Ook als raad hebben wij mogelijkheden gehad, via de interactieve bijeenkomsten, via de Adviescommissies en via deze zienswijzeprocedure.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Reflecteren op de Strategische Agenda betekent schakelen tussen twee schaalniveaus: de koers van de regio als geheel en de samenhang met de lokale agenda's. Op thema's die verder van ons af staan geldt het motto "wat goed is voor de regio is goed voor Ridderkerk". Thema's als digitale connectiviteit, field labs, betrouwbaar op weg, vinden we wel belangrijk, maar we maken hier als gemeente niet het verschil. Wij vertrouwen deze thema's dan ook toe aan de MRDH of aan andere partners.</p>	

## Vernieuwen Economie

### Versterken Stad en Omgeving

De druk op de ruimte in onze regio is groot. Opgaven op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet los worden gezien van bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Dit vraagt om een integrale benadering en samenwerking met bijvoorbeeld de provincie om de agglomeratiekracht van de regio te versterken. Wij zien deze integrale benadering terug in de Strategie Werklocaties die wij onderschrijven.

Oog voor de diversiteit in de regio is noodzakelijk om deze grote opgaven op te lossen. De grote en kleine steden en dorpen hebben verschillende kwaliteiten die nodig zijn voor een economisch sterke en leefbare regio. Dus naast oog voor de verstedelijkingsalliantie ook oog voor de kleinere gemeenten en hun complementaire kwaliteiten buiten deze alliantie.

De visie van de gemeente Ridderkerk is om de rivieroever toegankelijker te maken en in te richten voor recreatief gebruik en wonen. Een aantal van deze locaties zijn opgenomen in de inventarisatie van waterge-/verbonden bedrijfslocaties in de regio. De MRDH organiseert deze regionale afstemming over de transformatie naar een andere functie. Wij vinden het belangrijk dat ook andere regionale opgaven, zoals de woningbouwopgave, worden meegewogen in de beoordeling van transformatieverzoeken.

Leefbaarheid is voor Ridderkerk misschien wel het meest aanwezige thema. Leefbaarheid is een belangrijke factor als het gaat om attractiviteit, vestigingsklimaat en gezondheid. Dat gaat dan breder dan “voldoen aan de normen” en de gebruikelijke beleidsplannen en procedures.

- Qua grondgebruik is Ridderkerk de gemeente met veruit het grootste aandeel ‘verkeersterrein’ van Nederland (11%, CBS).
- De A16 bij Ridderkerk is een van de drukst bereden wegvakken van Nederland.
- Qua CO2-uitstoot staat Ridderkerk op de 4de plaats van MRDH- gemeenten, door de grote infrastructuur die door onze gemeente loopt. Qua inwoners staat Ridderkerk op de 15de plaats.
- In grote delen van Ridderkerk is dag en nacht verkeersgeluid hoorbaar.
- Ridderkerk ligt aan de Nieuwe Maas – Noord, een druk bevaren route met bijvoorbeeld veel gevaarlijke stoffen.

Wij constateren dat het thema echter nauwelijks op de agenda van de MRDH staat, bijvoorbeeld in het kader van “versterken stad en omgeving”, of de UAB-doelstelling “kwaliteit van plekken”. Wij vragen de MRDH nadrukkelijker aandacht te gaan besteden aan het thema leefbaarheid rond verkeer.

De bedrijven in dit gebied vormen een sterk cluster door de concentratie van totaalassortiment op één plek en samenwerking op het gebied van logistiek en innovatie. Regionaal maakt Dutch Fresh

Een gezonde leefomgeving en schone lucht zijn essentieel voor ons vestigingsklimaat. De MRDH werkt aan het ontwikkelen van schoon en emissieloos vervoer en zet in op een mobiliteitstransitie waarbij het OV meer een drager wordt van het regionale vervoerssysteem. Hiermee wordt op termijn een groot deel van schadelijke emissies in onze steden en dorpen weggenomen. Daarnaast is fiets een belangrijke modaliteit, die in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid – als onderdeel van de Strategische Agenda - een prominente plek heeft. De MRDH investeert samen met de betrokken MRDH gemeenten in het opwaarderen van het regionale fietsnetwerk, onder meer in de planuitwerking als opmaat naar realisatie van metropolitane fietsroutes.

In de Strategie werklocaties van de MRDH is veel aandacht voor de gewenste balans tussen vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio. Daarbij wordt per locatie gekeken of er behoefte is aan uitbreiding, transformatie of revitalisatie van bedrijventerreinen. Hierbij wordt samen met gemeenten en provincie, ook rekening gehouden met andere ruimtelijke claims, zoals wonen en groen.

<p>Port een belangrijk onderdeel uit van Greenport West-Holland en van het Foodcluster waar Rotterdam actief aan bouwt. Gezamenlijke doel en inzet van betrokken regionale partijen als Greenport West-Holland, Rotterdam en MRDH, is het creëren van de randvoorwaarden voor groei van de aan vers gebonden ondernemersactiviteiten in Mainport Rotterdam en Greenport West-Holland. De verdere ontwikkeling en versterking van dit cluster draagt bij aan de economische ontwikkeling van de regio. De bevestiging van het agro-logistieke profiel in de Strategische Agenda is belangrijk voor de strategische positionering van het cluster in de regio.</p>	
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Leefbaarheid is in Ridderkerk nadrukkelijk ook een actueel thema door de MIRT-Verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. Wij doen een beroep op de MRDH om te kiezen voor “zoekgebied Oost” in Rotterdam. Op basis van een integrale afweging, dus omdat deze verbinding de gewenste ontwikkeling van de regio mogelijk maakt voor verstedelijking, OV-netwerk, kansen voor mensen en leefkwaliteit. MRDH onderschrijft immers de regionale koers om binnenstedelijk te verdichten, te verstedelijken op locaties met een goede OV-bereikbaarheid en het buitengebied open te houden. Voor Ridderkerk is het onbespreekbaar de leefbaarheid door een nieuwe verkeersader dwars door onze gemeente nog verder onder druk te zetten. Het kan niet zo zijn dat er in deze tijd van verduurzaming en transitie gekozen wordt voor de verbinding Oost-Oost, die knelpunten slechts beperkt verlicht en nieuwe knelpunten creëert.</p>	<p>Het standpunt van Ridderkerk over de keuze voor het zoekgebied voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam wordt bij de besluitvorming daarover betrokken.</p>
<p>In samenwerking met de MRDH wordt gewerkt aan een goede ontsluiting van het gebied (Dutch Fresh Port/Nieuw-Reijerwaard) , door de realisatie van de IJsselmondse Knoop. De doorstroming op de aansluitende Rijkswegen en de effecten op de doorstroming van de IJsselmondse Knoop blijven belangrijk aandachtspunten. Samenwerking met de MRDH, provincie en Rijkswaterstaat is een belangrijke voorwaarde.</p>	
<p>Een voor Ridderkerk belangrijk dossier is de HOV-corridor Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden. Recent hebben MRDH en Ridderkerk, samen met andere betrokken partijen de HOV-visie voor deze corridor opgesteld. Wij kijken uit naar continuering van de samenwerking, ook met de andere betrokken partijen. Doel is dat deze samenwerking leidt tot een daadwerkelijke kwaliteitsimpuls voor de OV-reiziger.</p>	
<p>In 2019 stellen we in Ridderkerk een Mobiliteitsplan op. Dit Mobiliteitsplan moet het beleidsdocument worden dat leidend is voor de gemeentelijke inzet en keuzes voor de komende jaren. Vaststelling is komend najaar voorzien, mede op grond van het coalitieakkoord kunnen we stellen dat prioriteit zal liggen bij de modaliteiten fiets en OV, en bij de doelstellingen leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Op die onderwerpen zal dus ook de nadruk liggen in de gemeentelijke samenwerking met de MRDH.</p>	
<p>Wij constateren dat maatwerkvervoer in de MRDH niet de aandacht en prioriteit krijgt die het in onze opinie zou moeten krijgen. In 2017 heeft de MRDH de Kadernota OV opgesteld. Hierin wordt maatwerk benoemd als één van de 3 niveaus in het metropolaan OV-systeem en spreekt de MRDH uit het maatwerk samen met gemeenten en vervoerders te willen ontwikkelen.</p>	<p>De MRDH biedt in de nieuwe beleidslijn maatwerkvervoer ook de mogelijkheid voor een bijdrage voor maatwerkvervoer richting woningbouw- en werklocaties. Gemeente en MRDH kunnen samenwerken om te kijken welke mogelijkheden er zijn voor</p>

<p>In de praktijk zien wij echter dat de aandacht van de MRDH vooral uitgaat naar rail, capaciteitsdruk, snelle, drukke lijnen en de 'schaalsprong OV'. Zoals wij in onze zienswijze in 2017 al hebben aangegeven moet er evenwicht zijn in de aandacht voor de verschillende schaalniveaus, doelen en doelgroepen van het OV. Dus focus op het drukke, hoogwaardige, én op de beschikbaarheid van lokaal, kleinschalig vervoer. Ook budgettair moet er bij de MRDH ruimte zijn voor maatwerk.</p> <p>Welke vorm van maatwerkvervoer in een situatie het meest passend is, is inderdaad maatwerk. Wij koesteren momenteel onze buurtbus 601. Dit vervoer wordt uitgevoerd door vrijwilligers, maar is eigenlijk zo belangrijk voor de mobiliteit van Ridderkerk, dat de reiziger dezelfde bedrijfszekerheid moet worden geboden als door het reguliere OV. Een gemeentelijke organisatie is hierop echter onvoldoende toegerust, dus wij gaan graag met u in gesprek welke toekomstvaste oplossing mogelijk is. Hierin staan wij uiteraard ook open voor andere, meer vraagafhankelijke bedieningsconcepten.</p>	<p>ketenmobiliteits- en/of maatwerkvervoeroplossingen. Hierover gaan wij graag het gesprek aan.</p>
<p>Wij denken dat er MRDH-breed moet worden ingezet op een inhaalslag voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met fiets en OV. Vanwege duurzaamheid, maar ook om de terreinen aantrekkelijker te maken voor (potentiële) werknemers. In Ridderkerk hebben we een aantal grootschalige terreinen die gunstig zijn gelegen ten opzichte van hoogwaardige OV-lijnen en – knooppunten, zeker wanneer de HOV-visie wordt gerealiseerd. Wij denken dat dit kansen biedt voor fiets en fiets+OV, en voor mobiliteitsdiensten zoals leasefietsen, deeltaxi's of pendelbusjes. Mogelijk is er in de oplossingsfeer een relatie met maatwerkvervoer. Als mogelijke rollen van de MRDH hierin zien wij bijvoorbeeld een regiobrede aanpak, bundeling van kennis, marktbenadering, subsidiemogelijkheden.</p>	
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Wij zijn van mening dat de Strategische Agenda een goede stap is in het aanbrengen van focus en versterken van de samenwerking tussen MRDH en gemeenten. Wij zien de Strategische Agenda als resultaat van de goede ontwikkeling die de MRDH de afgelopen jaren heeft doorgemaakt; dat stemt ons positief!</p> <p>In deze zienswijze doen wij een aantal voorstellen voor aanscherpingen en handreikingen voor het vervolg. Wij kijken uit naar een constructieve samenwerking de komende jaren.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<b>Proces</b>	
Om te beginnen complimenteren wij u over het proces dat met ons doorlopen is om tot deze concept Strategische Agenda te komen. Zo waren er diverse regionale bijeenkomsten waarin de verschillende belangen en ambities van de 23 gemeenten zijn opgehaald	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
Rijswijk heeft haar bedenkingen of de inzet binnen de energietransitie past binnen de huidige inzet op de kerntaken van de MRDH. De GR MRDH heeft een grote meerwaarde om de samenwerking in de regio en met de 23 gemeenten te versterken. Wij zien voor de GR MRDH hierin een taak en rol op het economisch vestigingsklimaat binnen de 23 MRDH gemeenten en voor het verbeteren van bereikbaarheid (de kerntaken van de MRDH). Binnen deze kerntaken juichen en moedigen wij u van harte aan om het onderwerp 'veranderen energie' integraal op te nemen. In algemene zin verzoeken wij in strategische agenda bij verschillende punten duidelijker aan te geven welke bevoegdheid en rol MRDH als bestuursorgaan heeft en op welke punten het gaat om aanbrengen van samenhang en samenwerking tussen gemeenten in de regio zelf.	Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.
<b>Vernieuwen Economie</b>	
De agenda straalt een strategische koers uit waarbij wordt ingezet op drie speerpunten, te weten 'stimuleren van innovatie en economische groei', 'verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt' en 'goede digitale connectiviteit'. Als gemeente zetten wij ook in op deze punten, waarmee wij dus een goede aansluiting zien met de Strategische Agenda. Specifiek gericht op het speerpunt 'aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt' zien wij voor Rijswijk met name goede kansen om in te spelen op de campusontwikkelingen die genoemd worden. Die gedachte speelt al voor de Plaspoelpolder. Daarnaast staat Rijswijk open voor het uitproberen van innovaties, bijvoorbeeld in de vorm van een pilot.	Rijswijk is aangesloten bij het campusnetwerk. In dit netwerk kunnen de campusambities in de Plaspoelpolder de komende tijd in regionaal verband verder worden uitgewerkt.
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
Rijswijk deelt in algemene zin de ambitie om de Stad en Omgeving te versterken en slimme combinaties te maken van werken en wonen, waarbij er ruimte blijft voor Mkb-bedrijven en werkplekken in de stad. De enorme leegstand in kantoren (ca. 270.000 m2 alleen al in de Plaspoelpolder) en winkels, wordt door ons nu al teruggedrongen. Dit om ook een leefbare en meer gemengde stad te maken, met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Niets doen is geen optie. Wij vragen erkenning en ondersteuning bij de uitvoering van onze inspanningen op dit gebied voor de gebieden Plaspoelpolder en In de Bogaard en Omgeving.	Wij herkennen de opgave. Vanuit de gebiedsgerichte aanpak werken wij hier graag samen met u aan, waarbij onze inzet zal zijn vanuit het perspectief van economische ontwikkeling en bereikbaarheid.

<p>In algemene zin vragen wij extra aandacht voor de relatie tussen het toevoegen van 170.000 extra woningen en investeringen in de huidige weg- en ov-infrastructuur in de MRDH. Wij zijn hierbij van mening dat de ov-infrastructuur mee zou moeten groeien met de inwonersgroei die Rijswijk verwacht. We missen bijvoorbeeld nog schakels tussen de regio's Haaglanden en Rijnmond en moeten helaas constateren, dat de rijkswegen rond Rijswijk in de spits dagelijks vastlopen bij de huidige aantallen woningen en bedrijven. Een sterker OV en forse investeringen in de wegenstructuur zijn wat ons betreft randvoorwaardelijk voor de realisatie van 170.000 extra woningen langs de Oude Lijn (en 250.000 woningen in de zuidelijke randstad), een groei van het aantal bedrijven en het versterken van het vestigingsklimaat van de regio.</p>	<p>Groei van de regio vraagt om versterking van het mobiliteitssysteem. Dit moet gelijk op lopen. Gezamenlijk zetten de metropoolregio en de provincie zich in voor een sterk OV-netwerk als drager voor verdere stedelijke ontwikkeling. Daarnaast is de inzet om ook de regionale bereikbaarheid per auto in stand te houden.</p>
<p>Daarnaast vragen wij aandacht voor de leefkwaliteit van de steden in relatie tot de verstedelijkingsplannen. Er is veel aandacht en geld nodig om de herontwikkeling van binnenstedelijke gebieden mogelijk te maken op zo'n manier dat aantrekkelijke, leefbare en bereikbare gebieden ontstaan. Wonen, werken en bereikbaarheid moeten in balans zijn, ook op regionaal niveau. Wij ondersteunen daarom de aanpak uit de Strategische agenda die stuurt op meer samenwerking en afstemming binnen de regio m.b.t. deze onderwerpen. In het verlengde hiervan, zijn forse investeringen in een lange tunnel onder de Prinses Beatrixlaan, een van de binnenstedelijke inprickers van Den Haag, van groot belang. De Prinses Beatrixlaan krijgt dagelijks bijna net zo veel verkeer krijgt te verwerken als sommige rijkswegen. Ondertunneling ervan verbetert de leefbaarheid in dit gebied aanzienlijk en zorgt ervoor dat Den Haag Zuid en Rijswijk ook op de lange termijn bereikbaar blijven.</p>	<p>Rijswijk, Den Haag en de MRDH hebben onlangs een bestuursovereenkomst gesloten voor de Prinses Beatrixlaan, hierin zijn afspraken gemaakt over de aanpak van deze belangrijke toegangsweg.</p>
<p>Al met al staat de regio voor grote opgaven op gebied van verstedelijking, en mobiliteit. Ten slotte willen wij hierbij benadrukken dat verdere verdichting naar onze mening niet ten koste te gaan van het bestaande groen. Voor een goed vestigingsklimaat is het ook van belang om ruimte te bieden aan groen en recreatie. In de regio zijn meerdere groengebieden aanwezig. Een verdere versterking van deze groengebieden is gewenst.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de aanwezigheid van groene en kustlandschappen in de regio voor het vestigingsklimaat. Het behoud en ontwikkelen van groen en kust is een taak van gemeenten en provincie in de Landschapstafels. De MRDH werkt aan het versterken van de vrijetijdseconomie en draagt mede zorg voor de goede bereikbaarheid van regionale groengebieden.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>In navolging van de Roadmap Next Economy en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, ligt nu de Strategische Agenda voor. In de concept Strategische Agenda zien wij de input die door ons geleverd is terug. Wij vroegen in het bijzonder om meer aandacht voor verkeersveiligheid. Daarnaast voor betere bereikbaarheid van economische toplocaties in de MRDH, zoals de Plaspoelpolder, waarvan het hart op steenworp afstand van station Rijswijk ligt en waar kansen voor verbetering zijn. Wel vragen wij hier, naast de aandacht die er al is voor woon-werkverkeer, aandacht voor het andersoortig verkeer ten behoeve van bedrijvigheid (bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer). Ook beamen wij dat bij het gebruik van de fiets in combinatie met het OV, dit naast goede fietspaden, ook aandacht vraagt voor fiets parkeergelegenheid bij stations.</p>	<p>Het is inderdaad belangrijk ook naar andersoortig verkeer te kijken.</p>
<p>De samenhang tussen de beide pijlers, Economisch Vestigingsklimaat en Vervoersautoriteit wordt in de concept Strategische Agenda duidelijk weergegeven. Wij zien de samenhang tussen de Roadmap</p>	<p>Mobiliteit is geen doel op zich, maar ondersteunend aan andere ambities, in bijzonder het versterken van de agglomeratiekracht.</p>



<p>Next Economy en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid ook graag terug in één aanpak om zo tot het behalen van de ambities te komen. Op die manier kan er een samenhangend en opvolgend pakket aan maatregelen uitgerold kan worden. Onderwerpen op het gebied van duurzaamheid zoals CO2-reductie krijgen hierdoor ook beter een plek.</p>	<p>Maatregelen uit de UAB dragen dus ook bij aan de economische ontwikkeling van het MRDH-gebied.</p>
<p>Er is een financiële uitdaging om de ambities die in de Strategische Agenda staan te behalen. Dit wordt kort benoemd. Wat ons betreft zou er meer aandacht hiervoor in de Strategische Agenda moeten zijn. Het behalen van de ambities valt of staat tenslotte met de middelen die daarvoor zijn. Wij vragen u daarom om in de Strategische Agenda meer aandacht aan financiën te besteden, bijvoorbeeld over hoe u die financiële uitdaging aangaat.</p>	<p>Dit is zeker een belangrijkpunt, waar wij als organisatie veel aandacht voor hebben. Dit is ondermeer terug te vinden in de strategie <i>Oei, ik groei</i> over financiering van de OV-ambities.</p>
<p>Wij wijzen u erop dat wij ook nog wensen hebben voor beter openbaar vervoer naar RijswijkBuiten, het Reinier de Graaf gasthuis en Rotterdam The Hague Airport, zoals ook benoemd in de inspraakreactie op de ontwerp vervoersplannen 2020. Wanneer er daarnaast veranderingen in het lijnennetwerk optreden waarbij er bijvoorbeeld een bus uit de wijk verdwijnt, verwachten wij een voorstel voor alternatieve vormen van openbaar vervoer. Dit aangezien er juist behoefte is aan een fijnmazig ov-netwerk.</p> <p>Daarnaast verzoeken wij de MRDH na te denken over meer capaciteit op lijnen en innovaties in het openbaar vervoer, waarbij de betaalbaarheid van het gebruik van het openbaar vervoer niet in het geding komt.</p>	<p>Over de bediening van nieuwe woon-/werkgebieden komen wij binnenkort met een voorstel.</p> <p>In zijn algemeenheid geldt dat deze punten kunnen worden meegenomen bij de bespreking van de vervoersplannen.</p> <p>Een deel van de genoemde locaties worden meegenomen in de verkenning 'OV ontwikkeling Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk Delft', die is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de UAB.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>De GR MRDH geeft aan twee taken op zich te willen nemen, te verstaan het ondersteunen van warmte projecten met regionale effecten en het vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten op het onderwerp energietransitie. De gemeente Rijswijk ziet de Provincie Zuid-Holland als de juiste en geschikte partij om deze taken en rol op zich te nemen. Rijswijk heeft haar bedenkingen of de inzet binnen de energietransitie past binnen de huidige inzet op de kerntaken van de MRDH. De GR MRDH heeft een grote meerwaarde om de samenwerking in de regio en met de 23 gemeenten te versterken. Wij zien voor de GR MRDH hierin een taak en rol op het economisch vestigingsklimaat binnen de 23 MRDH gemeenten en voor het verbeteren van bereikbaarheid (de kerntaken van de MRDH). Binnen deze kerntaken juichen en moedigen wij u van harte aan om het onderwerp 'veranderen energie' integraal op te nemen. In algemene zin verzoeken wij in strategische agenda bij verschillende punten duidelijker aan te geven welke bevoegdheid en rol MRDH als bestuursorgaan heeft en op welke punten het gaat om aanbrengen van samenhang en samenwerking tussen gemeenten in de regio zelf.</p>	<p>Het onderdeel veranderen energie is gedeeltelijk naar het hoofdstuk Vernieuwen Economie opgeschoven, waar het gaat om het regionale samenwerken aan de energietransitie vanuit economisch perspectief. Het onderdeel CO2-reductie verkeer en vervoer is onder Verbeteren Bereikbaarheid terug te vinden.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Wij danken u voor de geboden gelegenheid om een zienswijze in te dienen en wachten uw reactie op onze zienswijze af.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>De gemeenteraad van Rotterdam heeft met genoeg kennisgenomen van de ruimtelijke economische agenda voor de regio en de wijze waarop deze, via een interactief proces tussen gemeenten en met stakeholders, tot stand is gekomen. Wij herkennen ons in de regionale opgaven die zijn geschetst.</p>	
<p>Zoals eerder in deze zienswijze al gesteld, zijn we van mening dat de twee kerntaken van de MRDH centraal moeten staan in de opbouw en structuur van de strategische agenda. Ook uit oogpunt van helderheid en transparantie is het goed om in verdere uitwerking en communicatie over deze strategische agenda een helder onderscheid te maken tussen de MRDH als instituut (kerntaken) en de MRDH als regio. Communicatie en verantwoording moet zich toespitsen op inzet en resultaten van de samenwerking op de kerntaken. Dit sluit ook aan bij de aanbeveling van de tussenevaluatie van de GR om te komen tot een herkenbare MRDH-agenda met focus.</p>	<p>Zie hieronder, onder 'Kerntaken en rolopvatting MRDH'</p>
<p>De MRDH is van, voor en door gemeenten. In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat de MRDH in het kader van de ondersteuning van gemeenten een netwerkplatform kan bieden voor bestuurlijk overleg op thema's die deel uit maken van de strategische agenda. Bij de tussenevaluatie is reeds geconstateerd dat hier behoefte aan is en de aanbeveling gedaan aan het Algemeen Bestuur om de uitwerking hiervan, binnen de kaders van de gemeenschappelijke regeling, op te pakken. Dit kan gemeenten helpen bij een effectieve, integrale aanpak van (nieuwe) vraagstukken die in enge zin niet direct onder de twee kerntaken vallen.</p> <p>Om verwarring te voorkomen is het goed dat ook bij deze activiteiten scherp wordt aangegeven wat de relatie is met de kerntaken en op welke wijze ze worden bekostigd.</p> <p>We verzoeken dan ook om - in nauwe samenspraak met de adviescommissies - deze aanbeveling uit te werken en een bestuurlijk afwegingskader op te stellen met criteria voor de reikwijdte van de thema's. Wat Rotterdam betreft is het uitgangspunt dat het geen extra bestuurlijke drukte (zoals dubbelingen met bestaande tafels) oplevert en dat de rol van de MRDH beperkt blijft tot faciliteren en ondersteunen.</p>	<p>In de gemeenschappelijke regeling is geregeld dat de MRDH op verzoek van twee of meer gemeenten kan ondersteunen/faciliteren bij thema's van gemeenten die raken aan de twee kerntaken van de MRDH (en de strategische agenda), die strikt genomen geen kerntaak zijn, maar daar wel een relatie mee hebben. Dit is bijvoorbeeld thans het geval bij het netwerk energie. Als follow-up van de aanbevelingen, gedaan in de tussentijdse evaluatie, wordt op dit moment een afwegingskader ontwikkeld om in alle transparantie te kunnen bepalen hoe in de toekomst met dergelijke verzoeken om te gaan (het gaat daarbij niet om taakuitbreiding/bevoegdheden). Dit voorstel zal na de zomer in de adviescommissies behandeld worden. Voor de volledigheid, vanuit de twee kerntaken participeert de MRDH sowieso altijd in relevante netwerken indien dit voor de kerntaken relevant is. Een voorbeeld hiervan is de Verstedelijkingsalliantie.</p>
<b>Proces</b>	
<p>Het is goed dat deze ruimtelijke economische agenda voor de regio tot stand is gekomen in een interactief proces met bestuurders en raadsleden van de deelnemende gemeenten. Hiermee krijgt de aanbeveling van de tussenevaluatie van de samenwerking binnen de MRDH eind 2017 met betrekking tot het beter, tijdiger betrekken van de raadsleden betekenis en zijn er stappen gezet bij het optimaliseren van het democratisch proces.</p>	
<p>In de uitwerking van de strategische agenda vragen we in het bijzonder aandacht voor rol en positie van de adviescommissies. Het adviesproces zou nog beter kunnen worden ingericht door raadsleden eerder te betrekken bij agenda, betere voorbereiding en duiding van overleggen (informerend of</p>	<p>De MRDH heeft recent als onderdeel van het follow-up programma evaluatie op dit vlak een aantal verbetermaatregelen geïmplementeerd. Het effect hiervan zal in de aankomende</p>

<p>adviserend) en het voorleggen van een heldere adviesvraag. Het zou daarom goed zijn om een evaluatiemoment te organiseren met de raadsleden van de adviescommissies</p>	<p>periode nauwgezet worden gemonitord. Eind 2020 start de volgende evaluatie, waarbij de werkwijze van de adviescommissies een belangrijk onderwerp is.</p>
<p><b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b></p>	
<p>In de voorliggende strategische agenda is voor de verschillende opgaven de rol van de MRDH beschreven. Daarbij is door de opbouw van het stuk het onderscheid tussen de kerntaken van de MRDH en aanpalende activiteiten niet altijd scherp.</p> <p>Wij gaan er van uit dat ook de komende periode alle activiteiten van de MRDH plaatsvinden binnen de kaders van de taken en bevoegdheden zoals die in Gemeenschappelijke Regeling MRDH (GR) zijn vastgesteld. Focus van de MRDH dient hierbij te liggen bij het realiseren van de opgaven op het gebied van versterking van het economisch vestigingsklimaat en verkeer en vervoer.</p> <p>Vraagstukken op het gebied van de ruimtelijke ordening, de woningmarkt, toerisme en energietransitie hebben uiteraard raakvlakken met de kerntaken bereikbaarheid en economische ontwikkeling. En regionale samenwerking is ook relevant op 'nieuwe' thema's als digitalisering van de economie en de regionale energiestrategie. Tegelijk stellen we vast dat op deze terreinen de MRDH geen taken en bevoegdheden heeft, maar dat inzet en beleidskaders op deze onderwerpen worden vastgesteld door de individuele gemeenteraden.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<p>De afstemming tussen kerntaken en aanpalende beleidsterreinen vraagt om goed samenspel tussen gemeenten binnen en buiten de MRDH, de provincie, economische partners en kennisinstellingen. Een heldere, gedeelde agenda en effectieve inzet vanuit ieders rol, taken en verantwoordelijkheden is daarbij een belangrijke voorwaarde. Hierdoor ontstaat een kader voor verdere uitwerking met scherpe keuzes en meetbare doelen.</p> <p>Naar onze overtuiging kan de Strategische Agenda op dit punt scherper door de focus te leggen op de twee kerntaken van de MRDH. Raakvlakken met andere vraagstukken of beleidsterreinen zouden vanuit deze kerntaken beschreven moeten worden.</p> <p>De rol van de MRDH is om vanuit haar kerntaken afstemming te organiseren met bestaande netwerken en partners. Beleidsontwikkeling en regie liggen bij gemeenten en provincie zelf. In het vervolg van deze zienswijze gaan we uitgebreider in op de inhoudelijke uitdagingen en de governance die daar bij past.</p>	<p>De MRDH heeft twee kerntaken: verkeer &amp; vervoer en het economisch vestigingsklimaat. Deze strategische agenda formuleert dan ook binnen dat kader. Tegelijkertijd neemt de roep om integraal werken, ook op regionaal niveau, toe. Vraagstukken op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet anders dan in samenhang met bereikbaarheid en economische ontwikkeling bezien worden. Zonder af te doen aan de kerntaken van de MRDH en de eigen bevoegdheden werken gemeenten in de MRDH al samen aan deze integrale opgaven. Samenwerking is essentieel voor de versterking van onze agglomeratiekracht. Soms met 23 gemeenten, zoals bij het opstellen van de regionale energiestrategie. Soms in kleiner gezelschap, zoals in de Verstedelijkingsalliantie. Soms met ondersteuning van de MRDH, wanneer het de kerntaken direct raakt. Hierbij is het belangrijk dat de betrokken gemeenten voldoende mensen en middelen vrijmaken om de samenwerking vorm te geven.</p>
<p><b>Vernieuwen Economie</b></p>	
<p>Het is goed dat de Roadmap Next Economy als leidraad dient voor de Strategische Agenda. Ook voor Rotterdam zijn de uitgangspunten van de Roadmap Next Economy van groot belang. Om een gezonde economie te houden moeten Rotterdam en de regio aan de slag met de energietransitie en</p>	

<p>circulaire economie. Belangrijke randvoorwaarde voor het slagen van deze transitie is dat Rotterdamse en regionale bedrijven vooroplopen in digitalisering. Daarom ziet Rotterdam de noodzaak om samen met de regio de juiste randvoorwaarden te scheppen voor een uitstekende digitale connectiviteit. Wij zien het ook als onze opgave dat iedereen profiteert van de economische transitie.</p>	
<p>Rotterdam stimuleert innovatie en economische groei. Het is belangrijk dat de inzet van de MRDH hier goed op aansluit. Rotterdam draagt bij aan de ontwikkeling van fieldlabs, praktijkgerichte campussen (zoals in het Makers District en de IT-campus) en stimuleert beginnende en groeiende bedrijven door nauw samen te werken met bijvoorbeeld de RDM-campus en CIC. Met het Leer-werk-akkoord draagt Rotterdam ook in belangrijke mate bij aan een betere aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt voor de hele regio.</p> <p>De regionale afstemming van de programmering van werklocaties is belangrijk voor een goed functionerend regionaal economisch milieu. Daarom draagt Rotterdam vanuit de gemeentelijke verantwoordelijkheid bij aan de uitvoering van de regionale strategie werklocaties. Het juiste type bedrijvigheid moet op de best mogelijke locatie in de stad of regio worden gehuisvest.</p> <p>Wij zullen ook in de toekomst, samen met de regio, blijven werken aan een verdere vernieuwing van de economie. De strategische agenda biedt hier goede aanknopingspunten voor. Rotterdam kan daarom instemmen met de gekozen aanpak ten aanzien van de taak Economisch Vestigingsklimaat.</p>	
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>Rotterdam onderkent de samenhang tussen economie, ruimte, mobiliteit en energie. Op al deze beleidsterreinen zijn raakvlakken met de kerntaken van de MRDH. Het is in het belang van de regio dat de MRDH vanuit haar kerntaken afstemming organiseert en vanuit haar netwerkfunctie gemeenten ondersteunt. Wel zijn we ook hier van mening dat de scheidslijn tussen deze twee rollen helder moet worden beschreven. En dat expliciet wordt opgenomen dat voor ruimtelijke ontwikkeling de beleidsontwikkeling en regie bij gemeenten en provincie ligt. Rotterdam vindt dat de MRDH vanuit de kerntaak Mobiliteit en bij de afstemming van werklocaties een belanghebbende rol heeft. De aanpak van de werkplaats metropolitaan OV is een goede invulling hiervan. Hierin wordt het netwerk van de MRDH goed ingezet om de onderlinge afhankelijkheid van succesvolle verstedelijking en de ontwikkeling van een hoogwaardig OV-netwerk en ketenmobiliteit te bestuderen. Gemeenten en provincie besluiten dan over de ruimtelijke inrichting, terwijl de MRDH samen met gemeenten en provincie besluiten over de ontwikkeling van mobiliteit.</p>	<p>Zie hierboven, onder 'Kerntaken en rolopvatting MRDH'</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>De Schaalsprong Openbaar Vervoer is belangrijk voor de toekomstige economische ontwikkeling van de regio. De inzet op Openbaar Vervoer, fiets en ketenmobiliteit draagt bij aan de bereikbaarheid van banen.. Door de groei van de steden moeten we hierin blijven investeren. De Oeververbinding en aansluitende infrastructuur zijn van groot belang en Rotterdam is blij dat de regionale partijen hier hun verantwoordelijkheid nemen. Het is goed dat de Strategische Agenda dat bij investeringen in infrastructuur aandacht schenkt aan de effecten op de werkgelegenheid.</p>	<p>Wij kijken uit naar de samenwerking op deze onderwerpen.</p>

<p>Gerichte investeringen in automobilititeit blijven noodzakelijk. Zo is de aanpak van de aansluitingen Hoofdwegennet-Onderliggend wegennet belangrijk. Ook Rotterdam investeert hierin, evenals in het steeds verder ontwikkelen van innovatief verkeersmanagement. Daarnaast is het belangrijk om te blijven investeren in mobiliteitsvernieuwing. Rotterdam zal daar een belangrijke rol in blijven spelen. Bij mobiliteitsvernieuwing moet aansluiting gezocht worden bij de innovatieaanpak die onder Economisch Vestigingsklimaat wordt gerealiseerd. De aanpak van de opgaven in de Vervoersautoriteit kan daarom op instemming rekenen van Rotterdam.</p>	
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>De strategische agenda besteedt veel aandacht aan vernieuwen energie. Rotterdam onderschrijft het grote belang van de energietransitie. Rotterdam steunt de aanpak om het openbaar vervoer emissievrij te maken. De grote aandacht voor energietransitie in de strategische agenda staat op gespannen voet met de relatief beperkte acties die de MRDH hierop kan voeren. Dat komt doordat veel acties buiten de kerntaken van de MRDH vallen. Ten aanzien van de netwerkvorming op dit onderwerp vinden we de rol van de MRDH onvoldoende concreet. Zoals in de inleiding van onze zienswijze al is vermeld hechten wij er aan dat dit scherp wordt weergegeven in de Strategische Agenda. De invulling van de rol van platform en de betekenis van ondersteuning van gemeenten moet beter worden uitgewerkt, en helder worden gekoppeld aan de twee kerntaken van de MRDH, voordat verdere stappen worden gezet. Rotterdam is van mening dat de MRDH ten aanzien van Regionale Energie Strategie – een nieuwe opdracht die door het Rijk bij 30 regio's is belegd – een faciliterende rol kan vervullen, waarin de MRDH secretariële ondersteuning en vergaderruimte voor de RES biedt. De inhoudelijke verantwoordelijkheid ligt bij de individuele gemeenten. Omdat dit buiten de kerntaken van de MRDH gaan we ervan uit dat dit niet ten laste komt van de inwonersbijdrage.</p>	<p>Dit is geheel in overeenstemming met de wijze waarop de MRDH nu haar rol vervult in de richting van het regionale energienetwerk.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>De Strategische Agenda MRDH biedt – zeker als er een scherpe focus op de kerntaken wordt aangebracht - een mooi perspectief voor onze regio. We zien dan ook uit naar de verdere uitwerking. In het belang van onze inwoners gaan we <i>Samen aan het werk!</i></p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>In de tussentijdse evaluatie MRDH is prioriteit gelegd op de integrale benadering in de Strategische Agenda van onder meer de twee MRDH-kerntaken en de daaruit voortvloeiende strategie. In de concept Strategische Agenda is helaas teveel vanuit of verkeer en vervoer of vanuit economisch vestigingsklimaat geredeneerd. Door de wijze van verwoorden en hoofdstukindeling versterkt het beeld van een beperkte integratie tussen beide beleidsvelden. Strategische opgaven moeten we integraal benaderen en niet sectoraal.</p>	
<p>In deze concept-agenda ontbreken concrete conclusies en daaruit volgende beslispunten. Voor mobiliteit is dat voor een belangrijk deel ondervangen door het actualiseren van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Voor economie is dat nog niet gebeurd. In het bijzonder wijzen we op de urgentie van de klimaatopgave en de doelstellingen die we ons hebben gesteld. Welke beslissingen willen we straks aan alle 23 MRDH-gemeenten voorleggen? Er ontbreekt een duidelijk handelingsperspectief voor de komende jaren.</p>	<p>Deze agenda bepaalt de langjarige strategische koers voor de regio. Beslispunten zullen via behandeling van de begroting in het Algemeen Bestuur en via besluitvorming over concrete projecten in de bestuurscommissies bestuurlijk worden voorgelegd.</p>
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>In de tussentijdse evaluatie is afgesproken dat uitbreiding van taken en eventueel pijlers van de MRDH afhankelijk is van de uitkomsten van de consultaties en hetgeen daarover is opgenomen in de Strategische Agenda. Het MRDH ambtelijk netwerk Energie en het bestuurlijk energienetwerk (onder meer energietransitie, energiebesparing, energiestrategie) vormen min of meer al een nieuwe pijler en ook over wonen, verstedelijking en recreatie is het nodige overleg gaande. De discussie betreft met name waarom overleg soms binnen soms buiten de MRDH plaatsvindt. In de regio-bijeenkomsten zijn deze onderwerpen aan de orde gesteld en in ruime mate bediscussieerd. Deze concept-agenda benoemt de resultaten van de consultatie niet en dat laat veel ruimte voor interpretatie. Wij trekken de conclusie dat de noodzaak van aanvullende taken voor de MRDH er niet is en dat er geen behoefte is tot uitbreiding van de MRDH taken. Wij verzoeken u dit expliciet in de besluitvorming op te nemen.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p> <p>In de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd dat de MRDH op verzoek van twee of meer gemeenten kan ondersteunen/faciliteren bij thema's van gemeenten die raken aan de twee kerntaken van de MRDH (en de strategische agenda), die strikt genomen geen kerntaak zijn maar daar wel een relatie mee hebben. Dit is bijvoorbeeld thans het geval bij het netwerk energie. Als follow-up van de aanbevelingen</p>

	<p>gedaan in de tussentijdse evaluatie wordt op dit moment een afwegingskader ontwikkeld om in alle transparantie te kunnen bepalen hoe in de toekomst met dergelijke verzoeken om te gaan (het gaat daarbij niet om taakuitbreiding/bevoegdheden). Dit voorstel zal na de zomer in de adviescommissies behandeld worden. Voor de volledigheid, vanuit de twee kerntaken participeert de MRDH sowieso altijd in relevante netwerken indien dit voor de kerntaken relevant is. Een voorbeeld hiervan is de Verstedelijkingsalliantie.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	
<p>De gemeente Schiedam vertrouwt er op dat de in deze brief genoemde drie punten voldoende tot hun recht komen in de definitieve Strategische Agenda MRDH. Wij stemmen derhalve in met de concept Strategische Agenda MRDH.</p>	

## Vlaardingen

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>In uw aanbiedingsbrief van 13 maart 2019 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken op de concept-Strategische Agenda MRDH. We komen graag aan uw verzoek tegemoet. Wij zijn blij met de strategische agenda, omdat dit bijdraagt aan de rol van de MRDH en feliciteren de betrokken raden en colleges met dit gezamenlijke product. De gemeenten Maassluis, Vlaardingen en Schiedam hebben onderling afgestemd en trekken waar mogelijk samen op.</p>	
<p>In de tussentijdse evaluatie MRDH is prioriteit gelegd op de integrale benadering in de Strategische Agenda van onder meer de twee MRDH-kerntaken en de daaruit voortvloeiende strategie. In de concept Strategische Agenda is veel vanuit openbaar vervoer of vanuit economisch vestigingsklimaat geredeneerd. Strategische opgaven moeten we integraal benaderen en niet sectoraal. De sectorale benadering wordt onder meer zichtbaar bij het dossier openbaar vervoer. Een goed stedelijke OV-infrastructuur kan het economisch vestigingsklimaat versterken. Toch worden investeringen in het OV afgemeten aan de directe 'opbrengst' en niet aan het indirecte effect op het vestigingsklimaat. Hier is de integratie noodzakelijk.</p>	
<p>Vlaardingen ziet de MRDH als een nuttig samenwerkingsverband voor bovenlokale onderwerpen. We maken graag gebruik van ondersteuning en de beschikbare expertise, bijvoorbeeld bij digitalisering.</p>	
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>In de tussentijdse evaluatie is afgesproken dat uitbreiding van taken en eventueel pijlers van de MRDH afhankelijk is van de uitkomsten van de consultaties en hetgeen daarover is opgenomen in de Strategische Agenda. Het MRDH ambtelijk netwerk Energie en het bestuurlijk energienetwerk (onder meer energietransitie, energiebesparing, energiestrategie) is min of meer al een nieuwe pijler en ook over wonen, verstedelijking en recreatie is het nodige overleg gaande. In de regio-bijeenkomsten zijn deze onderwerpen aan de orde gesteld. Deze concept-agenda benoemt de resultaten van de consultatie niet en die aanvulling wordt nu node gemist.</p> <p>Primair zien we de rol van de MRDH in het fungeren als de vervoersautoriteit en stimuleren economisch vestigingsklimaat. Wij pleiten er daarom voor om de andere ambities daar meer onderdeel van te laten zijn in plaats van aparte ambities. En vooral in te zetten op de integraliteit.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p> <p>In de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd dat de MRDH op verzoek van twee of meer gemeenten kan ondersteunen/faciliteren bij thema's van gemeenten die raken aan</p>



	<p>de twee kerntaken van de MRDH (en de strategische agenda), die strikt genomen geen kerntaak zijn maar daar wel een relatie mee hebben. Dit is bijvoorbeeld thans het geval bij het netwerk energie. Als follow-up van de aanbevelingen gedaan in de tussentijdse evaluatie wordt op dit moment een afwegingskader ontwikkeld om in alle transparantie te kunnen bepalen hoe in de toekomst met dergelijke verzoeken om te gaan (het gaat daarbij niet om taakuitbreiding/bevoegdheden). Dit voorstel zal na de zomer in de adviescommissies behandeld worden. Voor de volledigheid, vanuit de twee kerntaken participeert de MRDH sowieso altijd in relevante netwerken indien dit voor de kerntaken relevant is. Een voorbeeld hiervan is de Verstedelijkingsalliantie.</p>
<p><b>Vernieuwen Economie</b></p>	
<p>Wel vragen we uw aandacht voor verschillen in de regio. U heeft vanuit de ambitie verbeteren bereikbaarheid onderscheid gemaakt tussen verstedelijkt gebied en de groene longen van de regio. Wij vragen ook aandacht voor de verschillen vanuit economisch perspectief. Vlaardingen ligt in een sociaal zeer kwetsbare regio, veel werklozen, arbeidsongeschikten, laagopgeleiden en veel sociale woningbouw. We kunnen samen optrekken, gebiedsgericht, mensen in wijken weerbaar maken voor de toekomst.</p>	<p>De diversiteit van de regio – stedelijk én groen – bepaalt voor een groot deel de aantrekkelijkheid van ons gebied. De MRDH staat voor goede regionale bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Vanuit dat perspectief werken wij aan de versterking van de economische kracht van de hele regio. Hiermee zetten wij in op betere bereikbaarheid van banen en groei van de werkgelegenheid in de regio.</p>
<p>We willen werken aan welvaart en welzijn van de inwoners met het vernieuwen van de economie; Vlaardingen (en Schiedam) hebben een bovengemiddeld aantal kansarmen, uitkeringen en laag opgeleiden. We willen gaan voor de inclusieve samenleving. Hoe zorgen we dat mensen, die nu al moeilijk mee kunnen doen, in de toekomst nog banen hebben. Vlaardingen heeft de ambitie om het principe van de Food Innovation Academy (theorie en praktijk naast elkaar) en Campusvorming uit te rollen naar andere sectoren zoals zorg en metaal.</p>	<p>De Food Innovation Factory (FIA) is een goed voorbeeld van de wijze waarop onderwijs en bedrijfsleven fysiek bij elkaar worden gebracht en verbonden. Binnen het Innovatieprogramma Smart Manufacturing: Industriële toepassing in Zuid-Holland wordt geëxperimenteerd met de inzet van mensgerichte technologie, technologie die moeilijk werk makkelijker maakt. Dit, en het voorzetten van de betrokkenheid in het regionale campusnetwerk, kunnen input leveren op FIA achtige trajecten gericht op Zorg en Metaal.</p>
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Bereikbaarheid is een voorwaarde voor ontwikkeling van gebieden als de Rivierzone. Ook binnensteden, vrijetijdseconomie en kwetsbare groepen, zoals jongeren, zijn afhankelijk van bereikbaarheid. Dit is een onderwerp waarbij de integrale benadering bij uitstek tot zijn recht kan komen. De Marathonweg is dus van belang voor de ontwikkeling van de gebieden die daar omheen liggen. Bedrijventerreinen in de Rivierzone en het te ontwikkelen Unileverterrein zijn aantrekkelijker bij goede bereikbaarheid. Daarnaast verplaatst de haven van Rotterdam zich naar het westen.</p>	<p>De MRDH staat positief tegenover het stimuleren van alternatieven voor de auto bij de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Het initiatief daarvoor ligt bij de gemeente in samenwerking met het lokale bedrijfsleven. De bundeling van kennis over een aanpak en de wijze van marktbenadering is voor de gemeenten beschikbaar via Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming. Bereikbaar Haaglanden en De</p>

<p>Hiervoor is een goede noord-zuidverbinding over water van groot belang, wat bijvoorbeeld via een waterbusverbinding gerealiseerd wordt.</p>	<p>Verkeersonderneming werken aan één gezamenlijke regio brede gedragsaanpak. Denk daarbij aan fietsstimulering, OV-probeeracties en diverse kennis deelsessies.</p>
<p>Het is goed open te blijven staan voor lokale innovatieve ideeën, ook gelet op de verkeerstoename als gevolg van de Blankenburg verbinding en automatisch vervoer op de last mile Schiedam - Vlaardingen. De binnenstad en de vrijetijdseconomie zijn ook afhankelijk van bereikbaarheid</p>	<p>De gemeente Rotterdam werkt samen met het Havenbedrijf Rotterdam en MRDH aan de aanbesteding van het Personenvervoer over Water van de Brienoordbrug tot en met de Maasvlakte per 1 januari 2022.</p> <p>Ter voorbereiding hierop zijn eind 2017/begin2018 door de betrokken watergemeenten kansrijke verbindingen aangereikt en op haalbaarheid onderzocht waaronder een noord zuid verbinding over water tussen Rotterdam en Maassluis. Conclusie was deze niet als lijndienst uit te gaan vragen vanwege de paralleliteit met het reguliere OV (Hoekse lijn) en gezien het geringe aantal reizigers en de zeer hoog ingeschatte exploitatiekosten. Dit resultaat is vastgesteld in het BcVa van april 2018.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Wij zijn blij met uw concept-agenda. Wij zien er naar uit om de concretisering hiervan samen met u nader uit te werken.</p>	

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Wij kunnen ons vinden in de keuze van deze thema's, in algemene zin.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>Daarnaast speelt de relatie onderwijs-arbeidsmarkt ook in deze gebieden. Dit komt niet goed tot zijn recht in de SA. Wij zijn van mening dat campusontwikkelingen in relatie tot MBO en ook HBO op Voorne-Putten hier een belangrijke meerwaarde kunnen hebben. Van belang is hierbij dat een visie wordt ontwikkeld op de kennisstructuur. Vanuit de opgave voor een circulaire economie, maar ook de onderwerpen Zorg, Veiligheid en Techniek, wil Voorne-Putten hiermee belangrijke stappen zetten</p>	<p>Brielle is aangesloten bij het campusnetwerk en heeft ambities rondom een campus op het gebied van nieuwe energie. Dit zal binnen het campusnetwerk van de MRDH de komende maanden verder worden uitgewerkt. Het is goed te weten dat er ook ambities op het onderwerp zorg. Vanuit MRDH, InnovationQuarter, TNO en de Provincie Zuid Holland is onlangs het derde Fieldlabinnovatieprogramma gestart gericht op zorgtechnologie. We zullen in de verdere uitwerking de link met Voorne-Putten leggen.</p>
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<p>In hoofdlijnen lijkt voldoende evenwicht te bestaan tussen de grootstedelijke vraagstukken en de meer landelijke uitdagingen. De gezamenlijke gemeenten erkennen het belang van de aandacht die wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave in al haar facetten. Voor de verstedelijkingsas, waarvan de kern Spijkenisse onderdeel uitmaakt, liggen belangrijke toekomstige opgaven, die in samenhang om een oplossing vragen. De uitdagingen op het gebied van wonen moeten verbonden worden met OV knooppunten en werklocaties etc. Wij zijn daarnaast van mening dat een groene contramal naast de verstedelijkingsas, met het respecteren van de bestaande verschillen per subregio, gewenst is. Het hoofdstuk Stad en omgeving zou echter toch iets dieper in moeten gaan op deze complementariteit van de landschappelijke waarden buiten de verstedelijkingsas. Deze kan zich uitstrekken buiten het</p>	<p>De strategische agenda – ook in de nieuwe indeling – richt zich op een gebalanceerde economische ontwikkeling en een goede bereikbaarheid van de héle regio.</p>

<p>MRDH-gebied in de richting van het Groene Hart en het Deltagebied. Daarbij moet het groen open en behouden blijven.</p> <p>Om enigszins tegemoet te komen aan de wat kleinere stedelijke gemeenten wordt genoemd dat deze aan kunnen haken / gebruik kunnen maken van de diensten die de MRDH ook voor de Verstedelijkingsalliantie verricht. Denk daarbij aan gemeenten als Nissewaard, Capelle of Vlaardingen (nabij OV punten). Ook wordt opgemerkt dat de bereikbaarheid van de groene gebieden moet verbeteren.</p> <p>Het economisch potentieel van de regio komt binnen de SA niet goed uit de verf. De regio/het perifeer gebied heeft het stedelijk gebied van de MRDH ook iets te bieden. En dat is veel meer dan alleen de rust en ruimte voor VTE. Het is ook de ruimte voor woonkwaliteit/differentiatie, ruimte als real testing ground, ruimte voor innovatieve land- en tuinbouw, ruimte voor watergebonden innovatie etc. De belangrijke groene gebieden, zoals Voorne-Putten, zijn ook een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Een goede ontsluiting is ook voor het buitengebied van belang.</p>	<p>De diversiteit van de regio – stedelijk én groen – bepaalt voor een groot deel de aantrekkelijkheid van ons gebied. De MRDH staat voor goede bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de hele regio. Als de doelen en inzet van de alliantie goed aansluiten op de kerntaken van de MRDH gaan wij graag het gesprek aan over de wijze waarop wij elkaar hierin wederzijds kunnen versterken. Het al dan niet oprichten van alliantie is overigens een gemeentelijke aangelegenheid.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Naast het belang van het behoud van het karakter van de groene gebieden is de goede bereikbaarheid er van, maar ook de bereikbaarheid vanuit deze gebieden van de werklocaties zowel gelegen binnen deze gebieden als daarbuiten, essentieel. Dit vraagt naar onze mening niet alleen naar aandacht voor het OV op de zogenoemde “dikke lijnen” maar ook op de “dunne lijnen”. Waar het OV hier onvoldoende op zou kunnen inspelen is de aandacht voor de auto en de fiets van groot belang. Opvallend is daarom dat bij het onderwerp Verbeteren Bereikbaarheid Toplocaties een zestal hoogwaardige en veilige fietsroutes worden benoemd in het stedelijk gebied, terwijl juist voor de bereikbaarheid op Voorne-Putten voortvarend invulling wordt gegeven aan de ontwikkeling van een dergelijke route op Voorne-Putten (Het Trambaanpad). Niet alleen voor de bereikbaarheid van het OV knooppunt Spijkenisse, maar ook voor de bereikbaarheid van de toeristisch recreatieve toplocaties aan de westzijde van Voorne-Putten, met een mogelijke doorzetting naar het HIC, is deze route van groot belang. Naast deze bereikbaarheid met OV en via fietsroutes, blijven de gemeenten op Voorne-Putten van mening dat de verbetering van de algehele bereikbaarheid van het gebied hoog op de agenda dient te staan. Gelet op de forse investeringsopgave zal in het begrotingsjaar niet kunnen worden ontkomen aan het invulling geven aan een proces om de noodzakelijke heroverweging dan wel prioritering in goede banen te leiden. Bij deze heroverweging en prioritering is het naar de mening van de gemeenten op Voorne-Putten noodzakelijk om cofinanciering van de desbetreffende gemeente(n) mee te wegen. De gemeenten op Voorne-Putten zijn bereid om binnen de eigen gemeentelijke middelen financiële ruimte vrij maken.</p>	<p>Het fietspad op Voorne-Putten ontbrak inderdaad ten onrechte. Het wordt toegevoegd in de Strategische Agenda.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>Voor de reductie van CO2 hebben de gemeenten op Voorne-Putten in hun Routekaart Duurzaam Voorne-Putten 2040 reeds de nodige acties benoemd, waaronder ook ten aanzien van verkeer en</p>	

vervoer. Bij het onderdeel minder CO2-uitstoot bij verkeer, geeft u onder “schoner en slimmer verkeer” aan dat er nog verschillende andere mogelijkheden worden onderzocht Zo benoemt u onder andere het betalen voor gebruik van een voertuig in plaats van bezit. Gelet op het feit dat op Voorne-Putten in de meeste plaatsen geen goed alternatief is voor de bereikbaarheid, willen wij uw kanttekening dat een dergelijke maatregel veel ruimte moet bieden voor maatwerk en plaatsgebondenheid.

**Tot slot**

## Wassenaar

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>We dragen op de volgende manier bij aan het vestigingsklimaat van de regio: Hoogwaardig woonmilieu. Wassenaar biedt de metropoolregio een uniek en hoogwaardig woon- en leefklimaat. Hiermee leveren we een essentiële bijdrage aan de door de MRDH zo gewenste vestiging van internationale bedrijven. Wij beschouwen "het hebben van voldoende hoogwaardig huisvestingsmogelijkheden" en de aanwezigheid van internationaal onderwijs (b.v. de American School) als cruciale randvoorwaarden voor een goed regionaal economisch vestigingsklimaat. De unieke waarde van het hoogwaardig woonmilieu van Wassenaar vormt de belangrijkste basis van het goede vestigingsklimaat van de Metropoolregio.</p>	
<p>Wassenaar beschikt over gebieden waar veel mensen uit de regio recreëren. Zo wordt het kustgebied als toeristisch en recreatief gebied terecht veel belang toegedicht in de strategische agenda. Naast het kustgebied kent Wassenaar veel groen met recreatieve waarde, maar beschikken we ook over het duingebied Meijendel, over het attractie- en vakantiepark Duinrell en over monumenten en musea. De mogelijkheden die Wassenaar biedt om te recreëren zijn van vitaal belang voor de regio.</p>	
<b>Proces</b>	
<p>Voordat we inhoudelijk ingaan op de materie willen we onze waardering uitdrukken voor het proces van de totstandkoming van de strategische agenda. Dit is de eerste keer sinds de oprichting van de MRDH dat de gezamenlijke agenda via een dergelijk interactief proces tot stand komt. Hiermee is geluisterd naar de tussentijdse evaluatie uit 2017. De titel van de agenda 'Samen aan het werk' zet niet alleen de toon voor de komende jaren, maar geeft ook weer hoe in de regionale bijeenkomsten gezamenlijk is gewerkt aan ons regionaal handelingsperspectief.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<p>Desalniettemin willen we u vragen de focus te behouden op de kerntaken: het economisch vestigingsklimaat en verkeer en vervoer.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat er sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval.</p> <p>Om die reden is er voor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	

<p>MRDH focust op de zogenaamde vernieuwing van de economie. Daartoe zijn er diverse samenwerkingsverbanden opgezet. Denk aan samenwerkingen tussen overheid, bedrijfsleven en onderwijs. Denk aan de Roadmap Next Economy, Innovation Quarter en de Fieldlabs. Wassenaar ziet daarin (toch) een risico wat betreft het verlies van focus op de zo belangrijke verbinding van stad met de streek. Het belang van rust en ruimte mag niet onderschat worden, want dit draagt in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van wonen en werken in de metropoolregio.</p>	<p>Wij onderschrijven uw opmerking. Een aantrekkelijk landschap draagt bij aan de leefkwaliteit van de bredere regio.</p>
<p><b>Versterken Stad en Omgeving</b></p>	
<p>De MRDH richt zich in het stellen van haar ambities op aanjagen, (samen) ontwikkelen en publiek—private samenwerking. De triple helix, samenwerking overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen, is daar een belangrijke verschijningsvorm van. Kijkend naar de beperkingen van de wat kleinere gemeenten binnen de MRDH, is Wassenaar van mening dat de groene gemeenten binnen de MRDH juist gewaardeerd moeten worden vanwege hun karakter. Werken, leren en geld verdienen moeten geflankeerd worden door fraaie en rustgevende gebieden waarin de tijd voor ontspanning en recreatie gevonden kan worden. De waarde van groen en recreatie is een niet te onderschatten factor voor het economische vestigingsklimaat van de regio. Wassenaar vraagt de MRDH dan ook om groen en recreatie meer als uitgangspunt centraal te stellen.</p>	<p>De vrijetijdseconomie biedt goede economische ontwikkelkansen voor de regio. De vrijetijdseconomie is nu expliciet onderdeel van het hoofdstuk Economisch Vestigingsklimaat. Graag bespreken wij met u hoe wij in gezamenlijkheid de vrijetijdseconomie in de regio verder kunnen versterken.</p>
<p>De kust wordt als toeristisch en recreatief gebied veel belang toegedicht in de strategische agenda. Graag onderschrijft Wassenaar dat belang. We pleiten dan ook voor meer inzet van de MRDH op de betaalbaarheid en het vereiste onderhoud van de kust en van het groen. Steden en economische initiatieven zijn belangrijk voor de blijvende aantrekkelijkheid van de metropool als economische motor, maar het groen en de kust vereisen ook serieuze investeringen om die belangrijke functie te kunnen blijven vervullen.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de aanwezigheid van groene en kustlandschappen in de regio voor het vestigingsklimaat. Het behoud en ontwikkelen van groen en kust is een taak van gemeenten en provincie in de Landschapstafels, die hier ook de middelen voor hebben. De MRDH werkt aan het versterken van de vrijetijdseconomie en draagt mede zorg voor de goede bereikbaarheid van regionale groengebieden.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>Een belangrijk takenpakket van de MRDH is die van Vervoersautoriteit. Veel tijd, geld en energie gaat zitten in de rol van opdrachtgever. In de Strategische Agenda ligt de focus in onze beleving (te) vaak op ontsluiting door het Openbaar Vervoer van de grotere steden. De huidige infrastructuur in en rondom Wassenaar beperkt een mogelijke tijdswinst voor forensen naar - en terug van Rotterdam en Den Haag. Wassenaar roept de MRDH op om meer rekening te houden met de invloed van de beperkte huidige infrastructuur in de regio. Investeren in OV is nuttig, maar de te realiseren tijdswinst zal door de beperkte kwaliteit van de infrastructuur naar verwachting gering zijn wanneer niet wordt geïnvesteerd in de aansluiting van het OV van de randgemeenten op het stedelijk OV-netwerk.</p>	<p>In de UAB worden maatregelen genomen voor het hele gebied.</p>
<p>Investeringen in bereikbaarheid van de MRDH regio worden door de 23 gemeenten gezamenlijk bepaald. Daarbij lijkt de focus te liggen op verkeerscongestie in- en tussen grote steden. Meer nog dan op de ontsluiting van Rotterdam en Den Haag en. Daarnaast is er te weinig aandacht voor ontsluiting van de randgemeenten met gebieden buiten de MRDH. Zo is het voor de hele regio van belang dat de ontsluiting richting Amsterdam goed is.</p>	

<p>Wassenaar vraagt de MRDH om te komen tot een structurele oplossing voor de slechte ontsluiting van de noordelijke zijde van de Metropoolregio. De doorstroming op de A44/N44 tussen Den Haag en Amsterdam is van evident belang voor de Metropoolregio. De verkeersdruk op de A44/N44 tast de leefbaarheid en bereikbaarheid van Wassenaar aan door de slechte ontsluiting, het toenemende sluipverkeer en de afnemende luchtkwaliteit. Wij streven naar meer gezamenlijk optrekken in het verbeteren van de bereikbaarheid van het MRDH gebied via de A44/N44. In gezamenlijkheid met een aantal andere gemeenten is geconcludeerd dat er een MRDH verkeersonderzoek moet komen over de A44/N44. Het onderzoek zou aandacht moeten besteden of er op het onderliggend wegennet betere ontsluitingen denkbaar zijn richting o.a. Den Haag.</p>	<p>Wij zijn in overleg met de gemeente Wassenaar en andere betrokken wegbeheerders over de start van een onderzoek naar het functioneren van de A44 in het netwerk in de toekomst (na openstelling van de Rijnlandroute).</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>De klimaatopgave is een opdracht aan alle overheden. We zijn daarom verheugd dat ook de MRDH die binnen het beleid incorporeert. Desalniettemin willen we u vragen de focus te behouden op de kerntaken: het economisch vestigingsklimaat en verkeer en vervoer.</p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	



Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<b>Proces</b>	
Om te beginnen willen wij onze waardering uitspreken voor de wijze waarop de concept Strategische Agenda tot stand is gekomen. Tijdens verschillende overleggen en regionale bijeenkomsten is input opgehaald, zodat er voor de betrokken partijen voldoende gelegenheid is geweest om over de inhoud van de Strategische Agenda mee te denken.	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>De voor het vernieuwen van de economie aangegeven ambities en doelstellingen zijn wat ons betreft goed gekozen. Deze focussen met name op het versterken van kennis en innovatie in de MRDH-regio en de randvoorwaarden daarvoor en dat sluit heel goed aan bij de ambities die ook onze gemeente heeft op economisch vlak.</p> <p>Het Westlandse bedrijfsleven is al aangesloten op de fieldlab-infrastructuur, maar het is goed om nog meer bedrijven hiervoor te interesseren. Ook het uitbreiden van de mogelijkheden voor startups zien wij als een prima investering, om op die manier nog meer (jonge en) innovatieve bedrijven aan de regio te binden.</p>	De opzet van het Innovatieprogramma Voedsel biedt mooie kansen om het Westlandse bedrijfsleven nog sterker te verbinden aan de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben. Ook vanuit de volgende fase van het programma Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid Holland (SMITZH) komen aanvullende budgetten beschikbaar om meer (maak)bedrijven te ondersteunen in hun innovatieopgave.
Terecht wordt geconstateerd dat er in de regio een grote vraag is naar werknemers met vaardigheden en kennis die niet te vinden zijn, terwijl anderen geen werk kunnen vinden omdat zij de juiste kennis en vaardigheden missen. Inhoudelijk sluiten de opleidingen die jongeren volgen niet altijd aan op de toekomstige vraag die werkgevers hebben	De mismatch tussen het vraag en aanbod van arbeidskrachten wordt regionaal aangepakt via de Human Capital Agenda. De MRDH draagt hier onder andere aan bij via het regionale campusnetwerk en de fieldlabaanpak.
Naar ons oordeel is het wel van belang ervoor te zorgen dat de kennis die wordt ontwikkeld op de projectlocaties ook wordt verspreid over de gehele MRDH regio. Daarbij kan worden opgemerkt dat projecten als YESIDelft en Innovation Quarter elkaar zouden kunnen versterken door een goede onderlinge samenwerking.	Dit is precies de insteek van het programma met YES!Delft dat komend jaar draait en waarin gemeentelijke vraagstukken worden voorzien van oplossingen die startups hebben ontwikkeld. Er wordt een netwerk opgezet om dergelijke oplossingen breed bekend te maken onder de 23 gemeenten van de MRDH, zodat elke gemeente hier indien gewenst van kan profiteren.
Het investeren in digitale verbindingen is voor de gehele regio en voor een breed scala aan beleidsvelden interessant. Zo is de invoering van het 5G-netwerk vooral ook van belang voor bedrijven in het buitengebied. Er moet echter wel goed onderzoek worden gedaan naar de mogelijke effecten daarvan, zoals de antennedichtheid en de daardoor veroorzaakte straling.	Het is inderdaad belangrijk om ook het onderwerp van leefbaarheid mogelijke effecten voor volksgezondheid bij onderzoeken rondom 5G te betrekken.
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
Wij vragen wel aandacht voor de uitbreiding van bedrijventerreinen. De vraag is groter dan de nog beschikbare ruimte en er is ook extra ruimte nodig om herstructurering van verouderde bedrijventerreinen mogelijk te maken.	Deze ontwikkeling is bekend. In de Strategie werklocaties van de MRDH is ruime aandacht voor de gewenste balans tussen vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio en strategieën om deze balans te behouden, ook in concurrentie met andere

	ruimtelijke claims (wonen, groen). Daarbij wordt per locatie gekeken of behoefte is aan uitbreiding, transformatie of revitalisatie van bedrijventerreinen. In de strategische agenda wordt dit vraagstuk benoemd.
De samenwerking binnen de MRDH op het gebied van vrijetijdseconomie en toerisme betreft met name het binnen de eigen regio bekender maken van de mogelijkheden op het gebied van vrijetijdseconomie. Daarbij gaat het dus niet om het stimuleren van het grote massatoerisme, maar wel om elkaars kansen en mogelijkheden voor vrijetijdseconomie en toerisme in kaart te brengen en bekender te maken voor het regionale publiek. Daarmee worden de regionale economie en het economisch vestigingsklimaat weer verder versterkt en dat is een goede ontwikkeling.	De vrijetijdseconomie biedt goede economische ontwikkelkansen voor de regio. De vrijetijdseconomie is nu expliciet onderdeel van het hoofdstuk Economisch Vestigingsklimaat. Graag bespreken wij met u hoe wij in gezamenlijkheid de vrijetijdseconomie in de regio verder kunnen versterken.
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
Over het algemeen constateren wij dat in de Strategische Agenda de nadruk erg op het OV, de grote steden en verstedelijkingsopgaven ligt. Tot onze tevredenheid constateren wij dat ook andere gemeenten met veelal verstedelijkt gebied, met eveneens grote opgaven op het gebied van verdichten, woningbouw en bedrijvenhuisvesting, adequaat zullen worden ondersteund in hun bereikbaarheidsopgaven. Naar ons oordeel zou wel meer aandacht kunnen worden besteed aan logistiek, gedrag van weggebruikers, voorzieningen voor fietsers en voetgangers, en maatwerk-/ doel groepenvervoer.	Het is inderdaad belangrijk ook te kijken naar logistiek, gedrag van weggebruikers, voorzieningen voor fietsers en voetgangers en maatwerk-/ doel groepenvervoer.
In de strategische agenda wordt het belang van een goede bereikbaarheid van de Greenport genoemd. Hiervoor dient de doorstroming en de betrouwbaarheid van het toeleidende wegennet op orde te zijn en blijven. Op de A20, een van de belangrijkste ontsluitingen van de Greenport, signaleren wij bij de afritten 6 en 7 doorstromingsproblemen, met name ten aanzien van de afstroming op het onderliggende wegennet. Wij gaan ervan uit dat ten aanzien van het garanderen van voldoende robuustheid in de ontsluiting van de Greenport ook het onderliggende wegennet integraal onderdeel uitmaakt van deze opgave.	Door maatregelen te treffen op huidige of verwachte knelpunten komt er meer samenhang in het wegennetwerk. In de MIRT-studie 'Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' is onderzocht waar toekomstige knelpunten in het netwerk ontstaan en hoe deze kunnen worden opgelost. Op basis van een aantal aanbevelingen zijn verkenningen gestart. De opgaven in het Westland worden onderzocht in de gebiedsuitwerking Westland.
Met de realisatie van de Hoekse Lijn wordt een aanzienlijke kwalitatieve verbetering gemaakt voor de verbinding Hoek van Holland - Rotterdam. Op die lijn kan na voltooiing gebruik worden gemaakt van een hoogfrequente metroverbinding, met een fijnmazige ontsluiting. De OV-verbinding vanaf die lijn naar het Westland (Naaldwijk) en eventueel verder naar Den Haag is echter van veel mindere kwaliteit. Er is weliswaar een busverbinding, maar deze biedt geen HOV-kwaliteit. Het belang van een goede OV-verbinding is echter zeer groot, gelet op de verstedelijking in het gebied en de ontwikkelingen van Greenport. Wij pleiten daarom voor een stevigere OV verbinding tussen Rotterdam en Den Haag over de centrale as van Westland, waarbij ook het WHO en de diverse bedrijventerreinen aangedaan worden. Dit zijn gebieden met heel veel werkgelegenheid maar met een slechte OV bereikbaarheid, dus een betere bereikbaarheid met openbaar vervoer is hoogst noodzakelijk. Een light-rail verbinding kan hier veel soelaas bieden. Wij stellen dan ook voor deze verbinding als nieuw te onderzoeken HOV-verbinding op de agenda te zetten voor de komende jaren.	Wij herkennen deze opmerking. Het gaat om regionale hoogwaardige OV-lijnen, waarbij woon- en werkgebieden met elkaar verbonden worden. MRDH en de gemeenten zien samen dat de corridor Maassluis-Westland-Den Haag kansrijk is voor een betere OV-Bereikbaarheid. De huidige busverbindingen worden momenteel geüpgraded tot R-NET-kwaliteit. Dat is een eerste stap naar een meer hoogwaardige vorm van OV op deze regionale corridor. Hoe het in de toekomst verder kan en moet, is een permanent punt van aandacht van de hele regio.
<b>Veranderen Energie</b>	

<p>In de Strategische Agenda wordt voldoende aandacht besteed aan het verduurzamen van het verkeer en aan de samenwerking rondom het thema energietransitie in samenhang met de mobiliteit transitie. Dit is essentieel om de doelstellingen te kunnen halen en het effect van de maatregelen zo effectief mogelijk te kunnen maximaliseren. Juist door elkaars kennis en kunde en mogelijkheden op dit vlak te gebruiken en benutten is het mogelijk om stappen op dit vlak te zetten. Zo zal een regionale warmterotonde en het verbinden van vraag en aanbod van restwarmte en geothermiewarmte alleen gerealiseerd kunnen worden door een nauwe regionale samenwerking waarbij netwerken daadwerkelijk verbonden gaan worden. Wij vragen wel aandacht voor een tijdige verzwaring van de elektriciteitsnetten ten behoeve van de energie- en mobiliteitstransitie.</p>	<p>De 23 gemeenten in de MRDH werken samen aan een Regionale Energiestrategie (RES). De MRDH werkt mee aan de energietransitie: wij zetten in op de verduurzaming van het regionale vervoerssysteem, stimuleren innovatie die moet leiden tot technologische doorbraken op het gebied van energiebesparing en -opwekking en faciliteren de totstandkoming van de RES door het delen van kennis, netwerk en het ter beschikking stellen van vergaderfaciliteiten. Het borgen van voldoende capaciteit in de elektriciteitsnetten in relatie tot de energietransitie is bij uitstek een onderwerp dat in de RES geagendeerd zou kunnen worden.</p>
<p><b>Tot slot</b></p>	
<p>Tot slot vragen wij nog aandacht voor het volgende. Het groot onbenut arbeidspotentieel in onze regio in relatie tot de grote vraag naar arbeid leidt tot scheefgroei in het aanbod van arbeidskrachten. Deze ontwikkeling vraagt ook in MRDH-verband om maatregelen om vraag en aanbod veel beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Een vernieuwende aanpak binnen de arbeidsmarkt van de MRDH met mogelijk maatregelen op experimentele basis waarvoor ook de inzet van het Rijk wenselijk kan zijn, om mensen die nu niet in het arbeidsproces actief zijn alsnog hieraan deel te laten nemen, is wellicht nu noodzakelijk en gewenst. Binnen de MRDH-regio en de daarbinnen vallende arbeidsmarktregio's wil de gemeente Westland graag het voortouw nemen om in gezamenlijkheid hiermee aan de slag te gaan.</p>	<p>Wij erkennen het belang van een goede regionale aanpak van het arbeidsmarktbeleid. De Economic Board Zuid-Holland heeft hierin een leidende rol, via de Human Capital Agenda. De MRDH draagt hier aan bij, ondermeer via Fieldlabs en de versterking van regionale campussen.</p>

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<b>Proces</b>	
In een eerder stadium hebben wij opmerkingen meegegeven waarvan wij constateren dat die niet allemaal verwerkt zijn. Dit betreft opmerkingen op de onderdelen Versterken stad en regio en Verbeteren bereikbaarheid. Hieronder geven wij aan (vetgedrukt) wat concreet in de Strategische Agenda alsnog moet worden opgenomen.	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
De verstedelijkingsopgave (en deze is ook echt nodig) doet hier ook nog een flinke schep bovenop. In het kader van de verstedelijkingsopgave ligt (terecht) een grote nadruk op binnenstedelijk bouwen. Daarbij moet ook goed worden gekeken naar de kwaliteit van (huidige) werklocaties. Werklocaties moeten bij de tijd blijven (onderhoud aan de openbare ruimte) en toekomstbestendig zijn op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en voorzieningen. Het is gewenst om dit in de Strategische Agenda te benoemen.	In de Strategie werklocaties van de MRDH is ruime aandacht voor de gewenste balans tussen vraag naar en aanbod van bedrijventerreinen in de regio en strategieën om deze balans te behouden, ook in concurrentie met andere ruimtelijke claims (wonen, groen). Daarbij wordt per locatie gekeken of er behoefte is aan uitbreiding, transformatie of revitalisatie van bedrijventerreinen. Dit is ook benoemd in de Strategische Agenda.
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
De klimaatdoelen zijn helder en noodzakelijk. Dit vereist stappen: Energietransitie en als onderdeel daarvan mobiliteitstransitie; van auto naar OV, fiets en lopen. Dit betekent investeren in HOV (lightrail) en metropolitane fietsroutes! Het OV zit nu al (vaak) vol en dit wordt alleen maar erger. Voor het openbaar vervoer moeten we komen tot een compleet, robuust en flexibel lightrailsysteem in de Metropoolregio, niet alleen in de stedelijke gebieden, maar ook daartussen. Dit moet in de Strategische Agenda MRDH nadrukkelijk worden opgenomen.	Wij herkennen deze opmerking. Het gaat om regionale hoogwaardige OV-lijnen, waarbij woon- en werkgebieden met elkaar verbonden worden.
Het is goed dat in het kader van de noodzakelijke schaa sprong OV bijvoorbeeld viersporigheid op de Oude Lijn, Schaa sprong Mobiliteit CID/Binckhorst en de verbinding Zoetermeer-Rotterdam worden genoemd. Voor wat dit laatste betreft moet daaraan worden toegevoegd: in de vorm van lightrail.	Het gaat om een hoogwaardig OV-verbinding die op termijn zowel voorziet in de reizigersbehoefte, een stimulerende werking heeft voor wonen en werken in de regio, en goed aansluit om de OV systemen tussen beide steden. Daarbij kiezen wij op dit moment niet voor één oplossing.
Bij het introduceren van Automatisch Vervoer moet het Dutch Innovation Park als locatie worden toegevoegd. Hierover lopen vergevorderde gesprekken.	Dank voor de aanvulling. De tekst in de Strategische Agenda is hierop aangepast.
Terecht wordt geconstateerd dat het met de verkeersveiligheid niet goed gaat. Het streven naar nul verkeersslachtoffers wordt volledig onderschreven. In lijn met het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en de actuele versie van Duurzaam Veilig moet er meer aandacht komen voor infrastructuur, educatie en handhaving. Voor wat betreft de infrastructuur moet nadrukkelijk gewezen worden op het duurzaam veilig inrichten van de infrastructuur. Een punt van aandacht hierbij	De inrichting is inderdaad van belang. De tekst in de Strategische Agenda is hierop aangepast.

is het, vanwege snelheidsverschillen tussen verkeerssoorten op wegen en fietspaden, waar nodig scheiden van verkeerssoorten. Hier is nog veel winst te halen en het is gewenst om dit in de Strategische Agenda nog eens nadrukkelijk te benoemen.	
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	
Wij gaan er vanuit dat onze opmerkingen worden verwerkt in de definitieve versie van de Strategische Agenda MRDH. Wij wensen u veel succes bij het verdere proces en het realiseren van de geformuleerde ambities.	

Reactie Economic Board Zuid-Holland

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>De board is dan ook blij dat de strategische koers wordt doorgezet die we gezamenlijk als regio via Roadmap Next Economy en het Regionaal Investeringsprogramma hebben geformuleerd. EBZ is hoeder van deze strategische koers en het up-to-date houden daarvan. De board trekt daarbij graag samen op met MRDH en de andere publieke partners; de uitgangspunten van de strategische agenda en de geformuleerde doelen bieden daarvoor een uitstekende basis.</p>	
<p>Bij een aantal doelen worden in de tekst concrete targets genoemd. Bijvoorbeeld bij het thema energie staat dat in 2025 de CO2 uitstoot door verkeer 30% lager moet zijn. Dat spreekt aan, maakt scherp waar MRDH echt voor gaat en geeft een stevige basis om aan te geven welke inzet nodig is van gemeenten, MRDH en andere regionale en nationale partners. Ons advies is om de komende tijd te bezien of elk van de doelen op deze wijze gekwantificeerd kan worden en scherper aan te geven wat de rol is van gemeenten, de MRDH-organisatie en andere partners. De EBZ zet hier zelf ook op in en is bereid kennis hierop in de regio te mobiliseren.</p>	<p>De Strategische Agenda bepaalt de koers voor de langere periode. Het is belangrijk samen op te trekken richting de rijksoverheid en andere partijen. Meer operationele keuzes en het formuleren van SMART-doelen is onderdeel van de jaarlijkse begrotingscyclus, werkplannen en aparte documenten zoals de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.</p>
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>De board vindt het positief dat de fieldlab-aanpak hier een prominente plek heeft gekregen. Deze heeft zich afgelopen jaren bewezen, vooral voor Smart Industry via het SMITZH programma: een innovatie-infrastructuur van een achttal Smart Manufacturing fieldlabs die nauw samenwerken. EBZ en haar partners werken graag mee om hier succes van te maken, ook voor andere sterke sectoren en kansrijke clusters zoals die in de inleiding van de strategische agenda genoemd worden. Wel kunnen voor andere sectoren en clusters andere instrumenten nodig zijn.</p>	
<p>Ook is de EBZ blij dat aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt als aandachtsgebied genoemd is. De Human Capital Agenda van EBZ gaat hier komende tijd scherp te aanbrengen wat er moet gebeuren. We gaan dan graag in gesprek met MRDH en gemeenten daarbinnen welke rol zij in de uitvoering kunnen pakken.</p>	<p>De mismatch tussen het vraag en aanbod van arbeidskrachten wordt regionaal aangepakt via de Human Capital Agenda. De MRDH draagt hier onder andere aan bij via het regionale campusnetwerk en de fieldlabaanpak.</p>
<p>Cybersecurity wordt genoemd als één van de vijf economische speerpunten in de inleiding, maar komt inhoudelijk vrijwel niet terug. Zo is onder het kopje versterken digitale verbindingen geen aandacht besteed aan de veiligheid en weerbaarheid hiervan. Daar ligt een kans om concreet te maken hoe de Metropoolregio, in het bijzonder het gebied rond Den Haag, een hotspot is voor de (cyber)security sector. Denk bijvoorbeeld aan het verbinden van de kennis en capaciteit van een sterke sector met de weerbaarheid tegen cyberdreigingen van de metropoolregio.</p>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<p>Ruimte om te werken is één van de hoofddoelen is op de ambitie Versterken Stad en Regio. Ook de woningbouwopgave is benoemd. Tegelijk ligt hier een lastig dilemma. De agenda werpt terecht de vraag op hoe wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid zich tot elkaar verhouden in de plannen</p>	<p>Dit vraagstuk herkennen en erkennen wij. Vanuit onze kerntaken willen wij graag aan deze integrale afweging bijdragen. Dit doen wij ondermeer in onze strategie werklocaties, door onze kennis</p>

<p>– en wij voegen daar graag ook klimaatadaptatie aan toe. Er is behoefte aan binnenstedelijke woningbouw, maar ook aan binnenstedelijke werklocaties met ruimte voor industrie – niet in de laatste plaats vanuit het oogpunt van werkgelegenheid. En dat gaat niet altijd goed samen. Ook is het zo dat op geschikte woningbouwlocaties nu vaak industrie zit. Soms ligt de oplossing in functiemenging en verdichting, soms moet er geschoven worden met functies binnen of tussen gemeenten. Dit vraagt om een regionale blik. Wij denken dat het belangrijk is hiervoor, samen met Provincie en regionale partners binnen en buiten het MRDH-gebied in de Verstedelijkingsalliantie, een goede strategie en bindende uitgangspunten geformuleerd kunnen worden. Aanbeveling is dit dilemma explicieter te benoemen en er een aanpak op te formuleren.</p>	<p>en expertise in te brengen in de gebiedsgerichte aanpak en bijvoorbeeld de Verstedelijkingsalliantie.</p>
<p><b>Verbeteren Bereikbaarheid</b></p>	
<p>De Strategische Agenda stelt dat verbeteren van bereikbaarheid vooral draait om vraag hoe de regio met bestaande infra versnelling en kwaliteitsverbetering voor elkaar krijgen. Dat is waar voor de korte termijn, ook omdat aanleg van nieuwe infra simpelweg lang duurt. Hierbij verdient overigens ook OV over water aandacht. Maar voor lange termijn is de overtuiging van EBZ dat nieuwe infrastructuur wel degelijk nodig is om reizigerstoename, ook vanwege woningbouwprogramma's, te verwerken. Dat vraagt een stevige gezamenlijke (lobby)agenda. EBZ heeft eerder uitgesproken hier aan bij te willen dragen.</p>	<p>Ook de MRDH zet in op nieuwe verbindingen, via ondermeer het gebiedsprogramma MOVE en de hieronder vallende toekomstige MIRT-verkenningen en gebiedsuitwerkingen. Met alleen bestaande verbindingen redden wij het niet. Dit vraagt wel om meer investeringen. De middelen hiervoor zijn beperkt. Hiervoor moet inderdaad meer aandacht komen bij ondermeer het rijk. Hierin trekken wij graag samen op.</p>
<p>De EBZ onderstreept daarbij het belang van het verbeteren van de bereikbaarheid van economische toplocaties en banen. We hopen dat in de aanpak van dit doel, naast de genoemde forenzen knooppunten, locaties als campussen en bedrijventerreinen prioriteit krijgen. De doelen op Verbetering Kwaliteit en efficiency OV en Versnellen van innovatie in mobiliteit bieden kansen om regionaal samen te werken met bedrijven en kennisinstellingen. Het verdient aanbeveling om te verkennen of de regio hierop een stevig regionaal programma zouden kunnen opzetten gericht op concepten die daadwerkelijk in de markt gezet kunnen worden</p>	<p>Wij zien deze kansen ook. Met het fieldlab RADD en onze AVLIM-projecten zetten wij hierin stappen.</p>
<p><b>Veranderen Energie</b></p>	
<p>De energietransitie stelt de regio voor grote uitdagingen. Regionale samenwerking is daarbij van groot belang en het is positief dat de MRDH hierop inzet. Aandachtspunten hierbij zijn het realiseren van gebiedsgericht werken en gebiedssamenhangend werken in de regio (Mainport / Greenport en gemeenten) om de energietransitie doelen te halen. Ook het realiseren van een aantrekkelijk energietransitie-ontwikkelingsklimaat in de regio is nodig: onderwijs, arbeidsmarkt, investeringsklimaat en fondsen moeten op orde zijn.</p>	
<p>Terecht noemt de strategische agenda het thema warmte als een belangrijk aandachtspunt. Als regio kunnen we de kans verzilveren om de economische kracht van Mainport en Greenport te bundelen, bijvoorbeeld door een gezamenlijk aanbod aan kabinet voor restwarmte naar kassen. Wel verdient de geschetste aanpak om 'de schaal van de regio gebruiken om vraag een aanbod van restwarmte en geothermiewarmte bij elkaar te brengen' concretisering.</p>	
<p><b>Tot slot</b></p>	

We zijn graag bereid deze punten nader toe te lichten. U kunt hiervoor contact opnemen met de secretaris van de EBZ, Linco Nieuwenhuyzen.



Reactie Provincie Zuid-Holland

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Uw Strategische Agenda heeft de titel 'Samen aan het werk!' meegekregen. Het is goed dat deze titel gekozen is, omdat deze actie uitstraalt. En juist actie en uitvoering zijn nodig om het economisch vestigingsklimaat te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren. Met de verschillende visies, agenda's en programma's binnen Zuid-Holland en binnen de metropoolregio zijn ambities en doelen helder en komt het nu aan op concrete afspraken maken over uitvoering.</p> <p>Daarin valt nog een slag te slaan. Wij gaan daarbij graag met u in gesprek over hoe we de uitvoering gaan organiseren. In de concretisering van de strategische agenda lijkt het ons goed om met elkaar te bespreken wat elke gemeente oppakt, wat de regio gezamenlijk oppakt en wat partners, zoals de EBZ, IQ en de provincie kunnen bijdragen en oppakken. Voor deze uitvoering zijn natuurlijk ook middelen noodzakelijk. Wij willen daarom ook nadrukkelijk bespreken hoe we met elkaar zorg dragen voor voldoende middelen om de ambities van het Investeringsprogramma, de Roadmap Next Economy en uw strategische agenda te realiseren.</p>	<p>Goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland en andere partners is essentieel voor de realisatie van de doelen uit de strategische agenda. Wij zijn dan ook blij dat wij op meerdere tafels structureel het overleg voeren, en wij onze agenda's steeds meer in gezamenlijkheid uitvoeren. Wij zien uit naar een voortzetting van onze prettige samenwerking in de toekomst.</p>
<p>Voor het verder concretiseren van de ambities en het versterken van de uitvoering is bestuurlijke afstemming, coördinatie en overleg noodzakelijk. In aanvulling op de gesprekken rondom de evaluatie van de gemeenschappelijke regeling MRDH, zoals die vorig jaar zijn gevoerd, pleiten wij voor een pragmatische aanpak van de bestuurlijk overleggen en het benutten van die overleggen, gremia en tafels die er reeds zijn. Dat geldt voor de gremia binnen uw metropoolsamenwerking waar gedeputeerden aanschuiven voor een goede afstemming. Eveneens geldt dat voor andere gremia als de EBZ, de Bestuurlijke Investment Board en de bestuurlijke tafels die door de provincie worden georganiseerd, zoals ondermeer de tafel Ruimte en de tafel Wonen. Deze verschillende tafels bieden voldoende ruimte voor het agenderen van vraagstukken om met elkaar besluiten te nemen. Nieuwe overlegvormen lijken ons daardoor niet nodig. Wel zien wij mogelijkheden voor verdere stroomlijning en afstemming tussen deze tafels en lijkt het ons verstandig om hiervoor gezamenlijke jaaragenda's op te stellen.</p>	<p>In de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd dat de MRDH op verzoek van twee of meer gemeenten kan ondersteunen/faciliteren bij thema's van gemeenten die raken aan de twee kerntaken van de MRDH (en de strategische agenda), die strikt genomen geen kerntaak zijn maar daar wel een relatie mee hebben. Dit is bijvoorbeeld thans het geval bij het netwerk energie. Als follow-up van de aanbevelingen gedaan in de tussentijdse evaluatie wordt op dit moment een afwegingskader ontwikkeld om in alle transparantie te kunnen bepalen hoe in de toekomst met dergelijke verzoeken om te gaan (het gaat daarbij niet om taakuitbreiding/bevoegdheden). Dit voorstel zal na de zomer in de adviescommissies behandeld worden. Voor de volledigheid, vanuit de twee kerntaken participeert de MRDH sowieso altijd in relevante netwerken indien dit voor de kerntaken relevant is. Een voorbeeld hiervan is de Verstedelijkingsalliantie.</p>
<b>Proces</b>	
<p>Allereerst willen wij u complimenteren voor het gedegen en uitvoerige proces dat u heeft gevoerd om tot deze concept-Strategische Agenda te komen. De bijeenkomsten voor raadsleden, colleges en betrokkenen hebben ervoor gezorgd dat er veel draagvlak is voor samenwerking. Ook wij hebben in de diverse bestuurlijke en ambtelijke overleggen reeds inhoudelijke inbreng geleverd. Deze reactie zal daarom op hoofdlijnen zijn en gericht op de verdere samenwerking en uitwerking.</p>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	

<p>In uw concept-Strategische Agenda zijn vier ambities benoemd: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie. Het is goed dat deze ambities dezelfde zijn als de ambities van het Investeringsprogramma dat in juli 2016 is ondertekend door diverse partijen in Zuid-Holland, waaronder de MRDH. Dit zorgt ook bij partners van de MRDH voor herkenbaarheid. Gelijktijdig is het daarbij wel zaak dat we met elkaar zorg blijven dragen voor een goede samenwerking met de partners in het Investeringsprogramma en voldoende ambtelijke en bestuurlijke inzet daarbij. Het onderbrengen van het Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy binnen de structuur van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) zorgt voor een versterking van de netwerk-, denk- en lobbykracht. Het zou goed zijn als ook de verdere uitvoering en concretisering van uw strategische agenda past binnen de scope van het Investeringsprogramma.</p>	<p>Meerdere gemeenten hebben aangegeven het belangrijk te vinden dat de agenda in één oogopslag duidelijk maakt wat de kerntaken van de MRDH zijn: Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Tegelijkertijd wordt door vrijwel alle gemeenten aangegeven dat vanuit deze twee kerntaken wel afstemming met de aanpalende beleidsterreinen moet worden gezocht. De indeling in vier ambities leidt tot verwarring en wekt bij sommige gemeenten de indruk dat sprake is van taakuitbreiding van de MRDH-organisatie. Dit is niet het geval. Om die reden is ervoor gekozen om de inhoud van de strategische agenda anders in te delen, met de twee kerntaken als uitgangspunt. Hierbinnen wordt de relatie met aanpalende beleidsterreinen en de betrokkenheid van de MRDH geduid. Hierbij blijven wij – vanuit de MRDH-kerntaken - nadrukkelijk de aansluiting zoeken bij de vier thema's van het Regionaal Investeringsprogramma.</p>
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
<b>Veranderen Energie</b>	
<b>Tot slot</b>	
<p>Wij zijn benieuwd naar de definitieve strategische agenda zoals u na de zienswijzeperiode gaat vaststellen. Graag spreken wij met u over de verdere uitwerking van uw agenda en de afstemming daarvan met de provincie en de omliggende regio's. Daarbij kunt u rekenen op de provincie als actieve en betrokken samenwerkings- en gesprekspartner. Wij verwachten dat het nieuwe college van Gedeputeerde Staten deze samenwerking voortzet.</p>	

## Reactie Waterschappen

Opmerking	Reactie AB
<b>Algemeen</b>	
<p>Wij onderschrijven uw uitspraak, dat een intensievere publiek-publieke samenwerking noodzakelijk is om de ambities te kunnen bereiken. De Strategische Agenda biedt kansen voor een inhoudelijke samenwerking met de waterschappen op de volgende terreinen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Water als ruimtelijke kwaliteit;</li> <li>- Circulaire economie, waarbij waterschappen ook producent van en energie en grondstoffen worden;</li> <li>- Klimaatadaptie in relatie tot klimaatmitigatie, verstedelijking en nieuwe infrastructuur; en</li> <li>- Innovatie en investeringen.</li> </ul> <p>Als waterschappen willen wij het belang van water over het voetlicht brengen. Water is essentieel en goed watermanagement is een <i>must</i> om in dit laaggelegen deel van Nederland een goed vestigingsklimaat te creëren en te behouden. De samenwerking tussen de waterschappen en de MRDH-gemeenten draagt bij aan het kunnen oplossen van dergelijke complexe opgaven. Dat past tevens binnen de geest van de Omgevingswet. <i>'Samen aan het werk!'</i> dus. Wij ondersteunen dit van harte.</p>	
<b>Proces</b>	
<b>Kerntaken en rolopvatting MRDH</b>	
<b>Vernieuwen Economie</b>	
<p>Voor het bevorderen van het Economisch Vestigingsklimaat zien wij inhoudelijk kansen in het verlengde van de <i>Roadmap Next Economy</i>. Hierin is immers een visie neergelegd om te komen tot een <i>'high-tech, 21st-century, smart, green, digital economy'</i>. De waterschappen dragen hun steentje bij aan dezelfde en verwante uitdagingen: klimaatadaptie, energietransitie en circulaire economie. De stappen die wij daarin zetten dragen bij aan de leefbaarheid in het gebied en daarmee de vestigingsfactoren voor bewoners en bedrijven. De waterschappen doen tevens grote investeringen, die leiden tot verschillende innovaties en opdrachten aan bedrijven.</p>	
<b>Versterken Stad en Omgeving</b>	
<p>Zoals u in de inleiding van de Strategische Agenda schrijft zijn water en groen belangrijke kenmerken van de metropoolregio. Wij onderschrijven de stelling dat stad en land bij elkaar horen en dankzij elkaar kunnen bloeien. En dat je er hard aan moet werken om dat daadwerkelijk zo te laten functioneren. Wij onderschrijven de ambitie van verstedelijking, zolang de manier van verstedelijken vanzelfsprekend anticipeert op klimaatverandering (hoosbuien, droogte, hittestress). Vanuit die gedachte zijn wij nauw betrokken bij het convenant klimaatadaptief bouwen van de Verstedelijkingssalliantie. Verder is de ambitie niet alleen gebaat bij 'groene longen', maar zeker ook bij 'groen-blauwe longen'. Water maakt een logisch onderdeel uit van het stimuleren van groen en</p>	<p>'Water' is een van de onderscheidende kenmerken van onze regio. De vrijetijdseconomie biedt goede economische ontwikkelkansen voor de regio. Watersport en andere waterrecreatie zijn hiervoor belangrijke elementen. De vrijetijdseconomie is nu expliciet onderdeel van het hoofdstuk Economisch Vestigingsklimaat. Graag bespreken wij met u hoe wij in gezamenlijkheid de vrijetijdseconomie in de regio verder kunnen versterken.</p>

recreatie. Uiteraard zijn wij vanuit de kerntaken van de waterschappen daar een logische partner voor.	
<b>Verbeteren Bereikbaarheid</b>	
<b>Veranderen Energie</b>	
Wij zijn actief betrokken bij de ambtelijke en bestuurlijke tafel Energie en onderschrijven de ambitie hierover in de Strategische Agenda. De waterschappen dragen bij aan de energietransitie door te zoeken naar manieren om energieverbruik terug te dringen, alternatieve energiebronnen te benutten en zelfs energie te winnen vanuit de waterzuivering en het oppervlaktewater.	
<b>Tot slot</b>	