METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Nota van beantwoording

- Zienswijzen ontwerp begroting MRDH 2021 en meerjarenbeeld 2022-2024

Inleiding
Het dagelijks bestuur heeft op 26 maart 2020 de ontwerp begroting MRDH 2021 vastgesteld en deze is vervolgens aan de gemeenten ter zienswijze voorgelegd met het verzoek aan de raden om uiterlijk 28 mei 2020 te reageren.

Het dagelijks bestuur heeft van 22 gemeenten een reactie ontvangen. Van de gemeente Krimpen aan den IJssel is geen reactie ontvangen. Wel is bekend dat de gemeenteraad van Krimpen aan den IJssel op 28 mei heeft besloten geen zienswijze in te dienen. De ontvangen zienswijzen zijn separaat als bijlage bijgevoegd.

Tijdens de zienswijzeperiode zijn reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de ontwerp begroting. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwerken van de cijfers uit de voorlopige jaarrekening 2019. Het financieel beeld wijzigt daardoor niet.

De bijlagen van het IPVa 2021 (bijlage 2 in de begroting) zijn tijdens de zienswijzeperiode geactualiseerd tot mei 2020. De actualisaties bestaan voornamelijk uit het omzetten van aanmeldingen in subsidiebeschikkingen (Bijlage B1) en het omzetten van subsidiebeschikkingen naar gerealiseerde projecten (Bijlage B3). Daarnaast is het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 20 mei jl. om € 8 miljoen beschikbaar te stellen voor het project OV-knoop Nissewaard verwerkt in de concept begroting.

Hierna wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur. De zienswijzen geven geen aanleiding de ontwerp begroting aan te passen, de zienswijzen bevatten namelijk vooral vragen of suggesties die inhoudelijk van aard zijn of die voortkomen uit een informatiebehoefte van de betreffende gemeente(n) en die de financiële opzet van de begroting niet raken. Daarnaast leent het detailniveau van de begroting zich niet om alle activiteiten die de MRDH uitvoert specifiek te vermelden.
Wel is een duiding van de impact van COVID-19 op de taken van de MRDH opgenomen in de inleiding van de begroting.

De uitgebreide zienswijzen van meerdere gemeenten duiden op een grote betrokkenheid van de gemeenten bij de MRDH. Er is in de zienswijzen veel energie gestoken in het leggen van verbinding tussen de activiteiten in de MRDH begroting en de betekenis daarvan voor de gemeentelijke opgaven. Het algemeen bestuur is de gemeenten daar zeer erkentelijk voor omdat het bijdraagt aan een sterke samenwerking. In deze nota van beantwoording geven wij onze reacties op basis van bestaand beleid en huidige inzichten. Voor meerdere opmerkingen zal het nuttig zijn om verder op de inhoud met elkaar van gedachten te wisselen. Daar bieden de bestuurscommissies, inclusief de ambtelijke voorbereiding hiervan, en de adviescommissies de mogelijkheden voor waar het meer regionale onderwerpen betreft. Daarnaast zal er op individuele onderwerpen verder met de gemeenten worden afgestemd, de MRDH organisatie zal hiervoor het initiatief nemen.

Instemmende zienswijze
De gemeenten **Capelle aan den IJssel**, **Krimpen aan den IJssel**, **Maassluis**, **Schiedam** en **Westland** stemmen zonder aanvullende opmerkingen in met de ontwerpbegroting, danwel hebben zij besloten geen zienswijze in te dienen.
De gemeenten reageren over het algemeen positief op de ontwerpbegroting, bijvoorbeeld vanwege de koppeling met de Strategische agenda die in 2019 is vastgesteld, danwel omdat deze voldoet aan de gestelde kaders. De gemeente **Midden-Delfland** constateert met tevredenheid dat de ontwerpbegroting de uitvoering van de Strategische agenda ondersteunt. De gemeente **Lansingerland** merkt op dat door de koppeling tussen de ontwerpbegroting en de strategische agenda die afgelopen jaar is vastgesteld, er een meer samenhangende en duidelijke visie is op de MRDH programma's in de komende jaren. De gemeenten **Brielle**, **Hellevoetsluis** en **Westvoorne**

merken op dat de ontwerpbegroting 2021 de doelstellingen uit de Strategische Agenda MRDH als strategisch kader gebruikt en zien binnen de diverse doelstellingen van de begrotingsprogramma's voldoende ruimte om een bijdrage te leveren. De gemeente **Wassenaar** staat achter de keuzes die worden voorgesteld in de Ontwerpbegroting en deze kan daarom op haar instemming rekenen.

Faciliterende rol MRDH bij impact COVID-19 regio
Een aantal gemeenten spreekt haar waardering uit voor de faciliterende rol van de MRDH bij de kennisdeling over de impact van COVID-19 voor de regio. De gemeente **Schiedam** bijvoorbeeld geeft aan de MRDH te steunen in haar inspanningen om de financiële gevolgen en de noodzaak van mogelijke aanvullende maatregelen te inventariseren en hoopt dat de MRDH haar rol in het faciliteren van samenwerking en kennisuitwisseling rondom dit thema zal voortzetten. De gemeente **Vlaardingen** is van mening dat de MRDH snel en adequaat handelt in deze situatie en is daar blij mee, met name hoe de MRDH relaties onderhoudt met alle partijen, de kennis deelt, verwachtingen uitspreekt en de processen faciliteert om de maatregelen zoveel als mogelijk af te stemmen en te coördineren wordt door de gemeente zeer gewaardeerd.

Aanvullend op de eerder gemaakte beleidskeuzes wordt wel extra aandacht gevraagd voor een aantal onderwerpen. Op een aantal onderwerpen wordt door meerdere gemeenten ingegaan:

COVID-19
13 gemeenten geven aan informatiebehoefte te hebben over de impact die COVID-19 heeft op de MRDH begroting. We vermelden hier een aantal opmerkingen. De gemeente **Den Haag** stelt vast dat de gewijzigde omstandigheden van het moment zowel de realisatie van de lopende begroting 2020 als die van de nu voorgelegde begroting 2021 zullen beïnvloeden en verzoekt de MRDH regelmatig begrotingsrapportages uit te brengen. **Lansingerland** vraagt de MRDH om aan te geven wat de risico's zijn als gevolg van de coronacrisis en wat de impact is op beide programma's. De gemeente **Leidschendam-Voorburg** vindt het in dit kader belangrijk dat de MRDH de effecten op het openbaar vervoer en de financiële situatie van de MRDH zo spoedig mogelijk inzichtelijk maakt. De gemeente **Maassluis** maakt zich zorgen over de gevolgen van het Coronavirus voor zowel openbaar vervoer als voor de economie en hoopt dat de MRDH de discussie in de regio op deze punten faciliteert. De gemeente **Nissewaard** vraag aandacht voor het in goede banen leiden van mogelijke noodzakelijke heroverwegingen dan wel (her-)prioriteringen. **Pijnacker-Nootdorp** vraagt de MRDH om nu toch al zoveel als mogelijk te anticiperen op de mogelijke gevolgen van de coronacrisis en de benodigde maatregelen voor de begroting MRDH 2021, wat de gemeente betreft kan dit in de begroting zelf danwel in een side letter. De gemeente **Rijswijk** stelt in dit kader voor dat de MRDH twee tussentijdse bestuurlijke rapportages overlegd, om zicht te houden op de impact van de coronacrisis op de begroting. De gemeente De gemeente **Zoetermeer** vraagt de MRDH wanneer er keuzes moeten worden gemaakt om zorgvuldigheid, transparantie en een tijdige informatieverstrekking aan gemeenteraden over de eventuele meerjarige effecten die voortvloeien uit de corona-crisis.

Er zijn veel vragen en opmerkingen over de crisis als gevolg van COVID-19, de rol van de MRDH daarin en de impact daarvan op de MRDH begroting. Daarom is in deze nota van beantwoording, voorafgaand aan de beantwoording van de gemeentelijke zienswijzen, een toelichting op dit onderwerp opgenomen. Daarin wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld. Een formele zienswijzeprocedure wordt ingezet als geschoven wordt tussen de begrotingsprogramma's of als de begroting in sterke mate aangepast moet worden, hetgeen op basis van de huidige inzichten

niet wordt verwacht. Parallel aan deze rapportagecyclus zullen de gemeenteraden per brief geïnformeerd worden over de impact van COVID-19 op de taken van de MRDH.

Investeren in de regio/ investeringsruimte onder druk
Tien gemeenten gaan in hun zienswijze in op het vergroten van de investeringsruimte voor bereikbaarheid, waarbij veel gemeenten verwijzen naar het traject “investeren in de regio’. De gemeente **Delft** ontvangt in dit kader graag een terugkoppeling van de ambtelijke en bestuurlijke verdiepingsslag in het kader van de in ontwikkeling zijnde groeiagenda Zuid-Holland voor het Investeringsfonds van het Rijk. De gemeente **Midden-Delfland** spreekt de hoop uit dat in samenwerking met het Rijk in 2021 concrete stappen gezet kunnen worden binnen het project ‘investeren in de regio’. De gemeente **Rijswijk** verwacht dat de MRDH actie onderneemt om het investeringsniveau op zijn minst gelijk te houden en verwacht van de MRDH dat zij een duidelijke regierol inneemt. De **Rotterdamse** gemeenteraad maakt zich grote zorgen over het feit dat de investeringsruimte voor openbaar vervoer steeds meer onder druk komt te staan. Zij is van mening dat in de combinatie van maatschappelijke opgaven op het gebied van verstedelijking, mobiliteit en energietransitie hoogwaardig openbaar vervoer nog steeds een belangrijke plek inneemt.

De COVID-19 crisis heeft impact op het traject ‘Investeren in de regio’. De directe aanleiding om met de partners in triple helix coalitie voor Zuid-Holland/EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment ‘on hold’. Wel zijn er door departementen investeringsvoorstellen opgesteld waar de regio input op heeft geleverd. De gewenste investeringen op het terrein van o.a. Quantumtechnologie, Artificial Intelligence, Biotechnologie, Waterstof en Chemie zijn zo bij het Rijk onder de aandacht gebracht. Daarnaast heeft de MRDH input geleverd op het investeringsvoorstel van I&W dat zich richt op metropolitaan OV -in combinatie met verstedelijking- en de verbinding tussen de campussen en economische toplocaties. Of en wanneer deze investeringsvoorstellen gefinancierd gaan worden is nog onduidelijk. De regionale coalitie blijft echter inzetten op het maken van een regionale Groeiagenda en volgt de ontwikkelingen rond het nationale Groeifonds nauwgezet.

Betrokkenheid gemeenteraden
Drie gemeenten geven aan dat de raden meer betrokken zouden moeten worden bij de inhoudelijke/financiële koers. De gemeenten **Albrandswaard en Barendrecht** vragen in dit kader om te zorgen dat de ontwerp begroting in de toekomst het bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer faciliteert. De gemeente **Zoetermeer** vraagt wanneer er financiële keuzes moeten worden gemaakt, om zorgvuldigheid, transparantie en een tijdige informatieverstrekking aan gemeenteraden.

De begroting is een inhoudelijke uitwerking en financiële doorvertaling van de beleidskaders die door het Algemeen Bestuur zijn vastgesteld, zoals de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Binnen de beleidsmatige en financiële kaders die het Algemeen Bestuur vaststelt, zorgen de beide bestuurscommissies met advies van de adviescommissies voor de uitvoering. Het gesprek over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn wordt per beleidsveld of project geagendeerd in deze commissies.
We gaan bekijken of de begroting in de toekomst het bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer kan faciliteren.

Druk op de gemeentefinanciën
Vanwege de druk op de gemeentefinanciën, gaan vier gemeenten graag in gesprek over sober financieel beleid. De gemeenten **Albrandswaard**, **Barendrecht** en **Ridderkerk** vinden de taken die de MRDH uitvoert van groot belang en waarderen het werk dat de MRDH verricht. Zij geven aan op het punt te staan om in lokale dossiers pijnlijke keuzes te moeten maken en zijn van mening dat hun gemeenschappelijke regelingen niet buiten deze discussie kunnen blijven. Zij geven daarbij aan dat de relatie tussen de gemeentelijke en de MRDH-begroting met name ligt in de inwonerbijdrage en het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Het algemeen bestuur heeft begrip voor het dilemma waarvoor de gemeenten zich gesteld zien, waarbij wij van mening zijn dat het programma Economisch Vestigingsklimaat met een netwerkgerichte en faciliterende aanpak op een zo licht mogelijk wijze impact voor de 23 organiseert. Daarbij wordt juist het extra zetje gegeven met relatief beperkt budget en personeel. De MRDH is in 2017 open en transparant met de 23 gemeenten geëvalueerd, daarover hebben de 23 raden in 2018 een gemeentelijke zienswijze gegeven. N.a.v. de evaluatie en de zienswijzen is er in 2019 voor deze bestuursperiode één strategische agenda voor Economisch Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid opgesteld die een looptijd kent tot en met 2022. De volgende evaluatie MRDH start in 2021. Dat is een logisch moment waarbij er door de 23 gemeenten weer naar de samenwerking en de inhoud gekeken kan worden.

ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING

Gezien de veelheid van vragen en opmerkingen over het COVID-19 virus, de rol van de MRDH daarin en de impact daarvan op de MRDH begroting volgt er eerst een toelichting op dit onderwerp. In de individuele beantwoording wordt bij vragen over dit onderwerp naar deze toelichting verwezen.

Openbaar vervoer

Context 16 maart – 1 juni

Op 16 maart jl. zijn door het Rijk maatregelen afgekondigd ter bestrijding van het Coronavirus die voor de (regionale) OV-sector grote financiële impact hebben. Het aantal reizigers in het openbaar vervoer is vanaf 16 maart met zo'n 85% afgenomen, terwijl het OV, aangewezen door het Rijk als een vitale sector, toch nog de dienstregeling voor ongeveer 50% in stand hield. Onze opbrengstverantwoordelijke vervoerders, EBS, HTM en RET missen nu per maand meer dan € 20 miljoen aan reizigersinkomsten. Deze reizigersinkomsten zijn voor de vervoerders nodig om financieel gezond te blijven.

Om vervoerders aan voldoende liquiditeit te helpen heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit daarom in april 2020 besloten dat vervoerders aanspraak mogen maken op vervroegde bevoorschotting van latere maanden in 2020. Bevoorschotting lost uiteraard het grote financiële probleem niet op. Daarom is er in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB), waarin bestuurlijke vertegenwoordigers van de decentrale overheden, vervoerders en de staatssecretaris van IenW zitting hebben, naar een financiële oplossing gezocht. Niet alleen voor de periode vanaf 16 maart, maar ook voor de periode na 1 juni als de 100% dienstregeling (maximale inzet van materieel en personeel) van kracht is bij een ingeschatte vervoerscapaciteit van zo'n 40%.

Op 13 mei 2020 hebben Rijk, decentrale overheden en vervoerbedrijven het volgende afgesproken:

- Decentrale overheden (waaronder MRDH) subsidiëren de ritten die als gevolg van de coronamaatregelen zijn uitgevallen, ook als deze op grond van de OV-concessieafspraken niet betaald zouden hoeven worden;
- Vervoerbedrijven zien af van bonussen, dividenduitkeringen en aankoop van eigen aandelen;
- Het Rijk stelt een 'passende beschikbaarheidsvergoeding' beschikbaar ter dekking van de reële kosten en de gederfde reizigersinkomsten van vervoerbedrijven.

Op 5 juni zijn door Rijk, vervoerbedrijven en decentrale overheden concretere afspraken gemaakt over de beschikbaarheidsvergoeding:

- Vervoerders ontvangen een vergoeding op basis van nacalculatie die leidt tot een dekking van de kosten van 93% voor elke concessie voor de periode 1 maart t/m 31 december 2020;
- Deze vergoeding betreft zowel COVID-kosten (extra gemaakte kosten als gevolg van coronamaatregelen) als de gederfde reizigersinkomsten;
- Een vervoerder kan verzoeken om een verhoging van maximaal 2%-punt, dus tot 95%. Toekenning van deze ophoging gebeurt alleen als de vervoerder overtuigend kan aantonen dat er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid is dan de dienstverlening af te schalen om de continuïteit te borgen;
- Het Rijk stelt de beschikbaarheidsvergoeding op concessieniveau beschikbaar aan decentrale overheden; decentrale overheden zorgen voor betaling aan de vervoerbedrijven;
- De afspraken betreffen de periode 1 maart t/m 31 december 2020. Na de zomer starten gesprekken over de periode 2021 en verder.

Consequenties voor de MRDH:

Het vergoeden van ritten die als gevolg van de coronamaatregelen zijn uitgevallen, betekent dat MRDH afziet van een korting op de subsidie waarop ze volgens de concessievoorwaarden recht zou hebben. Het betreft echter een subsidie waarmee in de subsidiebeschikkingen voor 2020 al rekening gehouden was. De nu gemaakte afspraken zijn daarmee passend binnen de begroting van de MRDH en hebben daarom **geen effect op de begroting van de MRDH** en/of de begroting van de deelnemende gemeenten.

Wel constateren we dat met de nu gemaakte afspraken veel van de vervoerbedrijven wordt gevraagd. MRDH en de vervoersbedrijven zijn en blijven daarom intensief met elkaar in gesprek.

Verkeer
Impact coronacrisis op lopende trajecten/projecten:
- Studies, onderzoeken en verkenningen lopen regulier door, soms met lichte vertraging agv opstarten andere werkwijze (digitaal) van betrekken stakeholders.
- Aanvragen voor subsidies door gemeenten lopen achter in vergelijking met eerdere jaren.

Extra inzet vindt plaats op:
- Protocol stedelijke mobiliteit, participatie in landelijke stuurgroep en bestuurlijk overleg. Protocol biedt handvatten (communicatie- gedrags- en infrastructurele maatregelen) waar gemeenten direct mee aan de slag kunnen
- Verbinding en kennisdeling met de 23 gemeenten (Informeren, vraagbaak, input landelijk overleg)
- Verbinding van partners / kennisdeling (Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden, Regionaal ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid)
- Deelname Landelijk onderzoek effect COVID-19 op verplaatsingsgedrag.

Vooralsnog heeft bovengenoemde impact en extra inzet geen effect op de begroting van de MRDH.

Economisch vestigingsklimaat
Impact op lopende projecten
- Algemeen: projecten lopen door, soms vertraging in de uitvoering, geen directe financiële gevolgen
- Specifiek: aanpassing en intensivering van Innovatieprogramma Zorgtechnologie, Innovatieprogramma Agro & Voedsel, Vrijetijdseconomie en Start-up ondersteuning.

Platformfunctie rondom COVID-19, in vier delen:
- kennisuitwisseling & harmonisatie van gemeentelijke maatregelen via digitaal platform en webinars
- regionale ondersteuning voor de gemeenten richting partners als KvK, VNO-NCW
- extra impuls regionale programma’s: o.a. digitalisering MKB en maakindustrie
- economische analyse: tweewekelijkse coronamonitor en onderzoek EUR.

Vooralsnog heeft bovengenoemde impact en extra inzet geen effect op de begroting van de MRDH.

Algemeen
Binnen de kaders van de begrotingsprogramma’s kan door de bestuurscommissies n.a.v. de corona crisis inhoudelijk worden bijgestuurd. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 en verder nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via Bestuursrapportages worden behandeld.

Overzicht zienswijzen MRDH-gemeenten en reactie van het algemeen bestuur MRDH
De ingebrachte zienswijzen van de MRDH-gemeenten op de ontwerpbegroting MRDH 2021 zijn verwerkt in onderstaande tabel. De reacties zijn gesorteerd per gemeente. De tabel geeft weer wat de reactie van het algemeen bestuur is op het betreffende punt.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Albrandswaard	
Governance: bestuurders aan het stuur van de financiële koers	
Wij constateren dat een groot deel van de begroting 2021 feitelijk al vast ligt. Wij begrijpen dat dit zo is door het krachtenveld waarin de MRDH opereert. Concessies zijn voor lange tijd aangegaan, projecten hebben lange doorlooptijden, en de MRDH wil een betrouwbare bestuurlijke partner zijn. Wij vinden echter óók dat het bestuur van de MRDH de financiële koers zou moeten bepalen. Dus het Algemeen Bestuur neemt besluiten, na een bestuurlijk traject met o.a. de gemeentelijke zienswijzen. De betrokken bestuursorganen zouden dus het gesprek moeten voeren over de belangrijke keuzes waar de MRDH voor staat, en over de bijbehorende financiële consequenties. Dit gesprek zou wellicht over de lange termijn moeten gaan, gezien het feit dat de begroting van 2021 feitelijk grotendeels al vast ligt. *Wij vragen de MRDH om te zorgen dat de ontwerp begroting in de toekomst dit bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer faciliteert.* De ontwerp begroting zou moeten helpen om grip te krijgen op de keuzes die voorliggen, en inzicht moeten bieden welke zaken beïnvloedbaar zijn.	De begroting is een inhoudelijke uitwerking en financiële doorvertaling van de beleidskaders die door het algemeen bestuur zijn vastgesteld, zoals de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Binnen de beleidsmatige en financiële kaders die het algemeen bestuur vaststelt, zorgen de beide bestuurscommissies met advies van de adviescommissies voor de uitvoering. Het gesprek over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn wordt per beleidsveld of project geagendeerd in deze commissies. We gaan bekijken of de begroting in de toekomst het bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer kan faciliteren.
Druk op gemeentefinanciën: we moeten met elkaar in gesprek over sober financieel beleid	
De druk op de financiële positie van onze gemeente is de afgelopen jaren zeer sterk toegenomen. Belangrijkste oorzaak is een takenpakket dat is uitgebreid, terwijl de financiële dekking hiervoor niet evenredig is meegegroeid. Wij vinden de taken die de MRDH uitvoert van groot belang, en waarderen het werk dat de MRDH verricht. Daarnaast koesteren wij de goede relatie met regiogemeenten waarmee wij in gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH samenwerken. Wij bevinden ons echter in een situatie dat wij bezuinigingsmaatregelen moeten nemen, en wij vragen ook aan de gemeenschappelijke regelingen hier een bijdrage aan te leveren. In februari heeft u van ons college reeds een brief ontvangen met het verzoek om een begroting aan te bieden waarin ook een scenario met een nullijn wordt opgenomen, en waarin geen indexatie van de inwonerbijdrage plaatsvindt. Maar de discussie over sober beleid is wat ons betreft breder dan indexering. *Wij doen daarom een beroep op u om sober beleid te voeren, en om de discussie over taken, kosten en baten actief te agenderen voor de begroting 2022.* Wij kijken uit naar uw uitnodiging om met alle deelnemende gemeenten in gesprek te gaan over de financiële koers.	We hebben begrip voor het dilemma waarvoor u zich gesteld ziet, waarbij wij van mening zijn dat het programma Economisch Vestigingsklimaat met een netwerkgerichte en faciliterende aanpak op een zo licht mogelijk wijze impact voor de 23 organiseert. Daarbij wordt juist het extra zetje gegeven met relatief beperkt budget en personeel. De MRDH is in 2017 open en transparant met de 23 gemeenten geëvalueerd, daarover hebben de 23 raden in 2018 een gemeentelijke zienswijze gegeven. N.a.v. de evaluatie en de zienswijzen is er in 2019 voor deze bestuursperiode één strategische agenda voor Economisch Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid opgesteld

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	die een looptijd kent tot en met 2022. De volgende evaluatie MRDH start in 2021. Dat is een logisch moment waarbij er door de 23 gemeenten weer naar de samenwerking en de inhoud gekeken kan worden.
Barendrecht	
Governance: bestuurders aan het stuur van de financiële koers	
Wij constateren dat een groot deel van de begroting 2021 feitelijk al vast ligt. Wij begrijpen dat dit zo is door het krachtenveld waarin de MRDH opereert. Concessies zijn voor lange tijd aangegaan, projecten hebben lange doorlooptijden en de MRDH wil een betrouwbare bestuurlijke partner zijn. Wij vinden echter óók dat het bestuur van de MRDH de financiële koers zou moeten bepalen. Dus het Algemeen Bestuur neemt besluiten, na een bestuurlijk traject met o.a. de gemeentelijke zienswijzen. De betrokken bestuursorganen zouden dus het gesprek moeten voeren over de belangrijke keuzes waar de MRDH voor staat en over de bijbehorende financiële consequenties. Dit gesprek zou wellicht over de lange termijn moeten gaan, gezien het feit dat de begroting van 2021 feitelijk grotendeels al vast ligt. *Wij vragen de MRDH om te zorgen dat de ontwerp begroting in de toekomst dit bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer faciliteert.* De ontwerp begroting zou moeten helpen om grip te krijgen op de keuzes die voorliggen en inzicht moeten bieden welke zaken beïnvloedbaar zijn.	De begroting is een inhoudelijke uitwerking en financiële doorvertaling van de beleidskaders die door het algemeen bestuur zijn vastgesteld, zoals de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Binnen de beleidsmatige en financiële kaders die het algemeen bestuur vaststelt, zorgen de beide bestuurscommissies met advies van de adviescommissies voor de uitvoering. Het gesprek over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn wordt per beleidsveld of project geagendeerd in deze commissies. We gaan bekijken of de begroting in de toekomst het bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer kan faciliteren.
Druk op gemeentefinanciën: we moeten met elkaar in gesprek over sober financieel beleid	
De druk op de financiële positie van onze gemeente is de afgelopen jaren zeer sterk toegenomen. Dit heeft mede te maken met een takenpakket dat is uitgebreid, terwijl de financiële dekking hiervoor niet evenredig is meegegroeid. Wij vinden de taken die de MRDH uitvoert van groot belang en waarderen het werk dat de MRDH verricht. Daarnaast koesteren wij de goede relatie met regiogemeenten waarmee wij in gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH zitten. Wij staan echter op het punt dat we ook in lokale dossiers pijnlijke keuzes moeten maken. Onze gemeenschappelijke regelingen kunnen niet buiten deze discussie blijven. De relatie tussen de gemeentelijke en de MRDH-begroting ligt met name in de inwonerbijdrage en het programma Economisch Vestigingsklimaat. *Wij doen daarom een beroep op u om sober beleid te voeren en om de discussie over taken, kosten en baten actief te agenderen voor de begroting 2022.* Deze discussie is nadrukkelijk breder dan de jaarlijkse indexering. Wij kijken uit naar uw uitnodiging om met alle deelnemende gemeenten in gesprek te gaan over de financiële koers.	We hebben begrip voor het dilemma waarvoor u zich gesteld ziet, waarbij wij van mening zijn dat het programma Economisch Vestigingsklimaat met een netwerkgerichte en faciliterende aanpak op een zo licht mogelijk wijze impact voor de 23 organiseert. Daarbij wordt juist het extra zetje gegeven met relatief beperkt budget en personeel. De MRDH is in 2017 open en transparant met de 23 gemeenten geëvalueerd, daarover hebben de 23 raden in 2018 een gemeentelijke zienswijze gegeven. N.a.v. de evaluatie en de zienswijzen is er in 2019 voor deze bestuursperiode één strategische agenda voor Economisch

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid opgesteld die een looptijd kent tot en met 2022. De volgende evaluatie MRDH start in 2021. Dat is een logisch moment waarbij er door de 23 gemeenten weer naar de samenwerking en de inhoud gekeken kan worden.
Ruimte voor innovatieve projecten	
De wereld van zowel economie als verkeer ontwikkelen zich in hoog tempo en vernieuwende oplossingen kunnen van waarde zijn voor de economische en verkeerskundige uitdagingen waar we voor staan. Wij vinden dat de begroting voldoende ruimte moet bieden voor vernieuwende oplossingen, ondersteunend aan de inspanningen van de MRDH om deze toe te passen. Het kan hierbij belemmerend werken om kaders teveel van tevoren vast te leggen of te strikt resultaatscriteria te hanteren.	Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze. Regelingen zoals de subsidieverordening Vervoersautoriteit en de Bijdrageregeling Economisch vestigingsklimaat geven uitvoering aan de strategische agenda, Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de begroting en vormen kaders voor de inzet van de middelen. De Bijdrageregeling Economisch vestigingsklimaat is na evaluatie samen met de gemeenten van de bestaande regeling recentelijk herzien op basis van de vorig jaar vastgestelde strategische agenda. Naar verwachting zal in het derde kwartaal van 2020 worden gestart met een brede evaluatie van de subsidieverordening Vervoersautoriteit. Daarbij zullen de gemeenten van de MRDH worden betrokken.
Barendrechtse prioriteiten de komende jaren	
Onze gemeente realiseert regelmatig projecten waarbij we gebruik maken van de subsidiemogelijkheden van de MRDH, vooral op het gebied van fiets- en verkeersveiligheid. Daarnaast hebben we voor de komende jaren de volgende grotere ambities waarover we wellicht op een later moment financiële afspraken met de MRDH willen maken: - Station en gebiedsontwikkeling Stationstuinen. Stationstuinen betreft de realisatie van een groot aantal woningen direct bij ons station. Deze ontwikkeling past dus goed binnen het regionale programma Mobiliteit & Verstedelijking. Daarnaast heeft de ontwikkeling een relatie met de Strategie Werklocaties en spelen er diverse vervoersvraagstukken. - Dutch Fresh Port, ontwikkeling van zowel Nieuw Reijerwaard als bestaande bedrijventerreinen, samen met Ridderkerk, Rotterdam, provincie en bedrijfsleven. Hierbij zien we zowel een economische als een vervoerskundige relatie met de MRDH. Reconstructie van de IJsselmondse Knoop is reeds opgenomen in de begroting, maar we denken ook aan maatregelen in de sfeer van innovatie, campusontwikkeling, goederenlogistiek en personenvervoer.	- De MRDH vindt de verstedelijkingsambitie aan de oostzijde van station Barendrecht aantrekkelijk. We denken graag mee vanuit een integraal perspectief op werklocaties, wonen, voorzieningen en bereikbaarheid. Het toevoegen van woningen nabij het station verdient nadere uitwerking in balans met transformatie en ontwikkeling van werklocaties. De MRDH ondersteunt de gemeente Barendrecht bij de regionale afstemming over het transformeren van bedrijventerrein nabij het station.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	- MRDH ziet de Dutch Fresh Port als een belangrijke ontwikkeling voor de regio, en is graag bereid om mee te denken over een goed bereikbare locatie maar raadt ook aan om breder te kijken naar de regio, de Greenport en de Greenport Horti Campus (3 locaties) en ook de (mogelijke) samenwerking op het gebied van scholing, onderzoek & innovatie, vestiging, logistiek en bereikbaarheid te verkennen met Westland, Delft en Lansingerland. MRDH kan in de tweede fase van het campusprogramma weer meedenken in de samenwerking tussen AGF campussen, aansluiting bij Human Capital Agenda en mogelijke vervolgfinanciering. Ook kan het gezamenlijke Agritech programma i.o. (IQ, PZH, TNO, MRDH) kansen bieden voor het realiseren van de ambities van de Dutch Fresh Port.
Brielle	
Algemeen	
De ontwerpbegroting 2021 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda MRDH als strategisch kader. Deze zijn vertaald in de drie begrotingsprogramma's. Binnen de diverse doelstellingen van deze programma's ziet de gemeente Brielle (met de overige gemeenten op Voorne-Putten) voldoende ruimte om een bijdrage te leveren. Wij denken daarbij aan de rol van Voorne-Putten op het gebied van het campusnetwerk, de vrijetijdseconomie en de wens tot het realiseren van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk op Voorne-Putten.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Coronavirus	
De begroting is opgesteld conform de vastgestelde kaders in de Kadernota 2021. De opgaven waarvoor de gezamenlijke gemeenten zich gesteld zien zijn naar onze mening goed weergegeven. De huidige situatie met het Coronavirus plaatste deze opgaven evenwel in een nieuwe realiteit. Dit zal zonder twijfel consequenties hebben op de opgaven en resultaten van zowel de Vervoersautoriteit als het Economisch Vestigingsklimaat. Mochten de effecten van de beperkende maatregelen rondom de bestrijding van het coronavirus aanleiding geven tot een gewijzigde begroting, dan zien we deze graag tijdig tegemoet.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten	
Wel vragen wij uw bijzondere aandacht voor de verdere uitwerking van de gebiedsuitwerking Voorne-Putten. De bereikbaarheid van Voorne-Putten wordt steeds problematischer en maatregelen steeds noodzakelijker. Mede gelet op de afspraken rondom verstedelijking vragen wij om gebalanceerde aandacht voor de meer landelijke gemeenten binnen de metropoolregio.	De gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven is ook voor de MRDH een belangrijke gebiedsuitwerking. We nemen actief deel aan dit project en dragen ook zorg voor een goede positie van dit project binnen het Gebiedsprogramma MoVe. We trekken graag gezamenlijk op voor een goede balans binnen de regio.
Capelle aan den IJssel	
Algemeen	
Naschrift MRDH: de gemeenteraad van Capelle aan den IJssel heeft op 2 juni 2020 besloten geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting MRDH 2021.	N.v.t.
Delft	
Instemming MRDH ontwerpbegroting	
Wij complimenteren u met de organisatie van ons netwerk van 23 gemeenten. In de begrotingsvoornemens voor samenwerking in 2021 voor versterking van onze Europese topregio, is de energie terug te zien die gepaard gaat met de nieuwe MRDH-managementstructuur en de focus vanuit de strategische agenda. We stemmen in met de ontwerpbegroting 2021, die past bij de kaders uit de Kaderbrief begroting 2021. Wel zien wij op enkele punten graag nog aanscherping in de voorgelegde ontwerptekst. De punten benoemen we verderop in deze zienswijze per doelstelling van de MRDH begrotingsprogramma's.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Coronavirus	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Wij achten - net als u- onmiddellijke financiële en beleidsmatige bijstelling van de MRDH-begroting 2021 ten aanzien begrotingseffecten van het Corona-virus niet haalbaar, binnen de lopende vaststellingstermijn. Wij kunnen ons vinden in latere bijstelling van de begroting op de Coronaeffecten via de reguliere procedures, zo veel mogelijk voor aanvang van boekjaar 2021. Desalniettemin benoemen we in de bijlage met onze informatiebehoefte over de uitvoeringsprocessen, een - niet uitputtend aantal effecten die wij reeds voorzien. Wij worden over bijstelling van de begroting op die onderwerpen graag via de bestuursrapportage in najaar 2020 geïnformeerd.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen - Ketenmobiliteit en OV knooppunten	
Wij zien graag in de begroting benoemd dat de MRDH in 2021 een actieve rol neemt bij het werken aan: • een gezamenlijke strategie voor deelvervoermiddelen bij drukke OV-knooppunten; • een bovenregionaal netwerk aan OV-knooppunten met de provincie Zuid-Holland;	Meerdere gemeenten hebben op voorzet van de gemeente Den Haag gevraagd om in de MRDH op beleidsmatig niveau samen te werken aan een gezamenlijke strategie voor deelvervoermiddelen. MRDH zal dit proces faciliteren en heeft hiervoor middelen in het kader van studie en onderzoek. Vanuit de gezamenlijke strategie zal moeten blijken welke vervolginzet van gemeenten, aanbieders van deze diensten, etc nodig is. Hieruit blijkt ook of het meenemen van fysieke voorzieningen op knooppunten als subsidiabele kosten van IPVA-projecten nodig is. Bijdrage aan de instandhouding van mobiliteitsdiensten is vanuit de verordening niet mogelijk.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	Waar op de ov-knooppunten MRDH en PZH elkaars bovenregionale lijndiensten ontvangen, betrekken wij elkaar bij de planvorming. De verordening staat subsidiëring van knooppunten buiten de MRDH niet toe.
Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen - Metropolitane fietsroutes	
Wij zien graag in de begroting benoemd dat de MRDH in 2021 een regierol oppakt binnen het programmamanagement in de verdere uitwerking van de metropolitane fietsroutes in de tweede tranche.	De MRDH ziet binnen het in de begroting opgenomen programmamanagement een regierol voor zichzelf in de verdere uitwerking van een tweede tranche metropolitane fietsroutes, ervan uitgaande dat er bij betrokken gemeenten bestuurlijk draagvlak is om met elkaar een aantal metropolitane fietsroutes te willen realiseren en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit dit najaar besluit daadwerkelijk een tweede tranche te starten. De MRDH ziet voor deze tweede tranche een aanpak die gelijk is aan het programmamanagement in de eerste fase, namelijk een op basis van gedeeld projecteigenaarschap. Dit betekent dat de MRDH haar huidige (regie)rol als gedeeld projecteigenaar (programma) en bijbehorende inzet continueert en samen met de betrokken wegbeheerders de opstart en uitwerking van de route(s) in de initiatieffase en de verkenningsfase invult. Na het afronden van de verkenningsfase en het vastleggen van afspraken in een samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen, start de planstudiefase als opmaat naar realisatie. De betrokken wegbeheerders zijn vanaf dat moment projecteigenaar, de rol van MRDH is dan subsidieverlener.
Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit	
Wij zien graag in de begroting ook aandacht voor de fiets in de vorm van versnellen van nieuwe informatietechnieken en het inwinnen van fietsdata. Met hulp van de extra inzichten over fietsen in de	1. MRDH heeft reeds aandacht voor het inwinnen van fietsdata (met nieuwe informatietechnieken). MRDH neemt deel aan

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
regio en binnen het mobiliteitssysteem, kunnen we de volgende stap zetten in de aanpak van mobiliteitsopgaven.	de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. De kosten hiervoor komen uit het budget voor studie en onderzoek. NDW heeft pilots gedaan met inwinning van floating bike data, een vorm van nieuwe inwinning. 2. MRDH doet ook mee aan het landelijk programma Talking Traffic, reeds gefinancierd vanuit Beter Benutten Vervolg. Binnen het programma Talking Traffic is een landelijke aanbesteding gedaan “talking bikes” waarbij ervaring word opgedaan met nieuwe fietsdatainwinning. 3. Ten slotte is in het BOMIRT van 2019 afgesproken om de digitalisering van verkeersgegevens in onderling overleg tussen de landsdelen op te pakken. Ook hier is fietsdata een belangrijk onderwerp. 4. Afstemming met de MRDH gemeenten over de wensen voor fietsdata gebeurt via het fietsplatform MRDH, waarin ook de gemeente Delft deelneemt. 5. Door samen te werken (en samen te financieren) wordt geprobeerd de nodige stapjes te zetten. We ontplooien veel activiteiten die echter zo weinig financiële middelen vanuit de MRDH vragen dat deze kosten niet in de begroting zijn/worden opgenomen.
Samenwerking binnen de MRDH	
Wij vragen uw aandacht voor de samenwerking binnen de MRDH, tussen Economisch Vestigingsklimaat en de Vervoersautoriteit. Wij vragen daarbij ook aandacht voor de aansluiting van de werkzaamheden binnen de vervoersautoriteit op de aanpak van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland. Langs die aanpak stimuleert u interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, met focus op het vergroten van de impact op bestaande en nieuwe campussen. Fysieke bereikbaarheid is daarbij van belang. Met goede samenwerking tussen beide MRDH-delen, staan beide sterker, o.a. met programmavoorstellen en in gesprekken met partners van de MRDH, zoals PZH, Rijk en Europa.	Vanuit de taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat werkt de MRDH momenteel aan een tweede fase plan voor de ondersteuning van regionale MBO- en HBO campussen met een koppeling naar het Human Capital Akkoord en economisch herstel. In dit plan is ook het verbeteren van de (onderlinge) fysieke bereikbaarheid van de campussen opgenomen. De MRDH zal het plan integraal

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	uitwerken en in afstemming met haar partners.
Steun voor een aantal MRDH-voornemens	
De zienswijze van de gemeente Delft bevat een tekstkader waarmee de gemeente haar steun voor een aantal beleidsvoornemens van de MRDH-begroting accentueert. Het gaat om steun voor: • gemeentegrens-onafhankelijke samenwerking; • de MRDH ondersteuning op het gebied van een samenhangende aanpak van wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid en de verstedelijkingsopgave; • de overgang van een reactief naar risico gestuurd verkeersveiligheidsprogramma; • veel fietsmaatregelen in de begroting met verzoek om (nadrukkelijke) aandacht voor de fiets bij een aantal MRDH beleidsdoelstellingen omdat de fiets volgens de gemeente een steeds grotere rol speelt voor verplaatsingen binnen stedelijk gebied en de regio. De gemeente geeft daarbij aan dat het fietsgebruik in Delft hoog is en dat bijvoorbeeld aandacht nodig is om deze fietsers binnen de stad te faciliteren en ook te spreiden in tijd en ruimte. • programmamanagement voor de uitvoering van het regionale uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid; • de rol van de MRDH als procescoördinator op CO2-reductie; • de voortzetting van de ingezette lijn voor de succesvolle innovatieprogramma's om ondernemers en fieldlabs te verbinden rondom concrete innovatie- en ondernemerschapsvragen; • de ondersteuning van MRDH om aanleg van glasvezel en de adaptatie van nieuwe technologieën zoals 5G binnen gemeenten te versnellen.	Wij hebben kennis genomen van uw steunbetuigingen voor de in de begroting opgenomen opgaven en uw inzet daarbij vanwege de betekenis van deze opgaven voor de gemeente Delft. Wij danken u voor deze positieve inbreng. Naast aandacht voor fiets vanuit mobiliteitsbeleid behartigt de MRDH ook het belang van duurzame mobiliteit bij de verstedelijkingsopgave en bij de ontwikkeling en revitalisering van bedrijventterreinen.
Gemeente Delft denkt graag actief mee	
De Gemeente Delft benadrukt dat we graag betrokken worden om actief mee te denken in het ingezette actualisatieproces van de diverse subsidieregelgeving. Graag brengen wij waar mogelijk onze kennis en praktijkervaring in, op basis van de samenwerking met gemeenten en (startende) bedrijven en de deelname aan de diverse werkgroepen in MRDH-verband.	Er is nog niet gestart met een actualisatie van het instrument Subsidieverordening. Naar verwachting zal in het derde kwartaal van 2020 worden gestart met een brede evaluatie. Daarbij zal de gemeente Delft natuurlijk worden betrokken. Het algemeen bestuur is blij met uw actieve opstelling en maakt graag gebruik van uw kennis en praktijkervaring.
Terugkoppeling ambtelijke en bestuurlijke verdiepingsslag in het kader van de in ontwikkeling zijnde groeiagenda Zuid Holland voor het Investeringsfonds van het Rijk (Wopke Wiebes)	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Qua begrotingsbeleid binnen de MRDH zien wij in de begroting en/of bestuursrapportages van de MRDH graag iets terug van de opbrengst uit de ambtelijke en bestuurlijke verdiepingsslag, die is gedaan in het kader van de in ontwikkeling zijnde groeiagenda Zuid Holland voor het Investeringsfonds van het Rijk (Wopke Wiebes). Te denken valt bijvoorbeeld aan de Quantumcampus: • de investeringen in onderlinge bereikbaarheid van de nieuwe national Quantum campus (Quantum Delft), met de universiteit Leiden en ESTeC Noordwijk, waar intensieve samenwerking en gezamenlijke onderwijs & onderzoeksprogramma's lopen. De becijfering van potentiele nieuwe regionale arbeidsplaatsen van deze Quantumontwikkeling voor de komende 10 jaar (7000 arbeidsplaatsen, waarvan 25% op MBO-niveau), bevestigt dat de investeringslijn in bereikbaarheid van campussen van en naar woongebieden toekomstgericht is. • het faciliteren van gesprekken tussen onderwijs en bedrijfsleven gericht op een Quantum-MBO Andere campus-arbeidsmarktontwikkeling en verkeersrelaties onderling: Biotech Campus Delft, de verregaande samenwerking van de TU Delft met Erasmus MC en Erasmus Universiteit op medische technologie, de samenwerking van de universiteiten Leiden, Delft, Erasmus (LOE) op Artificial Intelligence (AI, Kunstmatige intelligentie door apparatuur).	De COVID-19 crisis heeft impact op het traject 'Investeren in de regio'. De directe aanleiding om met de partners in triple helix coalitie voor Zuid-Holland/EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Wel zijn er door departementen investeringsvoorstellen opgesteld waar de regio input op heeft geleverd. De gewenste investeringen op het terrein van o.a. Quantumtechnologie, Artificial Intelligence, Biotechnologie, Waterstof en Chemie zijn zo bij het Rijk onder de aandacht gebracht. Daarnaast heeft de MRDH input geleverd op het investeringsvoorstel van I&W dat zich richt op metropolitaan OV -in combinatie met verstedelijking- en de verbinding tussen de campussen en economische toplocaties. Of en wanneer deze investeringsvoorstellen gefinancierd gaan worden is nog onduidelijk. De regionale coalitie blijft echter inzetten op het maken van een regionale Groeiagenda en volgt de ontwikkelingen rond het nationale Groeifonds nauwgezet.
Informatieverzoek uitvoering begrotingsvoornemens via bestuursrapportage	
In aanvulling op instemming met de begroting 2021 geeft de gemeente Delft aan waar zij informatiebehoefte voorziet over de uitvoeringsprocessen van de beleidsbegrotingsvoornemens voor 2021. Gedurende de beleidscyclus worden wij daarover graag via de bestuursrapportages geïnformeerd.	In de bestuursrapportages wordt conform de financiële verordening twee maal per jaar over de beleidsmatige en financiële afwijkingen gerapporteerd. Via de jaarrekening wordt jaarlijks over alle beleidsvoornemens gerapporteerd. Via de ambtelijke overleggen en bestuurscommissies kunnen verzoeken worden gedaan om voortgangsrapportages met betrekking tot individuele projecten te agenderen.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	Hierna gaan we op uw specifieke informatiebehoefte in.
A. Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen Ten behoeve van het startmoment van de uitvoer van programma prioritaire OV knooppunten per 2021, vernemen we graag de voortgang en MRDH-inspanning (regie) om het programma in 2020 vast te stellen. Dit programma is tevens van belang voor het inzicht in de benodigde investeringen.	Het programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten wordt een onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoerautoriteit (IPVA). Gemeenten en stationsbeheerders kunnen hiervoor in de reguliere jaarcyclus projecten aanmelden. In het najaar van 2020 stelt de Bestuurscommissie de subsidievoorwaarden vast en wordt het programma gevuld met aangemelde projecten.
B. Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid Wij vragen de MRDH om in de bestuursrapportage terugkoppeling te geven van het proces van de aanpassing van de subsidieverordening die onderdeel is van de overgang van een reactief naar risico gestuurd verkeersveiligheidsprogramma. We worden graag in de gelegenheid gesteld mee te denken over de subsidievoorwaarden op het terrein van verkeersveiligheid. We zien tevens graag terugkoppeling over ondersteuning door de MRDH voor de gemeenten bij de vergroting van kennis en kunde en bij ontwikkeling van instrumenten om risico gestuurd te werken, waar nodig in overleg met het ministerie van I&W.	Op dit moment wordt er gewerkt aan een programma Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 – 2021, waarbij de MRDH in aanvulling op Rijksmaatregelen subsidie beschikbaar zal stellen. Dit ter besluitvorming in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli 2020. Voor een definitieve subsidieregeling zal worden aangesloten op landelijke initiatieven die vervolgens worden omgewerkt in regels voor de subsidieverordening. Daarbij worden de gemeenten van de MRDH betrokken.
C. *Doelstelling: Minder C02-uitstoot bij verkeer* Wij vragen de MRDH om in de bestuursrapportage terugkoppeling te geven van het proces van de aanpassing van de subsidieregeling met het oog op maatregelen ter reductie van de CO2-uitstoot. Naar Delfts inzien en na ervaringen binnen de MRDH-samenwerking in de eerste procesfase CO2-reductie, dient die actualisatie meer mogelijkheden te bieden tot MRDH-bijdrage aan investeringen. Daarnaast zien wij graag dat de MRDH, als gesprekspartner naar het Rijk, blijft aandringen op maatregelen die bijdrage aan de CO2-reducatie en op beschikbaar krijgen van rijksmiddelen voor projecten die bijdragen aan een reductie van CO2, bijvoorbeeld via de KTA in het MIRT. Op die manier kunnen de MRDH en de gemeenten eveneens een bijdrage leveren aan de klimaatopgave die de regering heeft naar aanleiding van de Urgenda-uitspraak van de Hoge Raad.	De wenselijkheid van het aanpassen van de subsidieregeling ten behoeve van het programma Duurzame Mobiliteit wordt thans in samenspraak met de 23 gemeenten onderzocht. De gemeente Delft neemt actief deel aan de werkgroep. De uitkomst van dit onderzoek wordt voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. De MRDH onderschrijft de oproep van de gemeente Delft om bij het Rijk te blijven aandringen op het beschikbaar krijgen van meer rijksmiddelen voor duurzame mobiliteit. Zoals afgesproken begin april in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit trekken de 23 gemeenten via de werkgroep

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	gezamenlijk op in deze lobby richting het Rijk. De MRDH blijft graag met de gemeenten in gesprek over hoe we gezamenlijk de lobby nog beter vorm kunnen geven.
D. Economisch verstigingsklimaat - energietransitie The Green Village (TGV) werkt actief aan de energietransitie mee. Als regio kunnen we hier nog veel beter op aansluiten. De MRDH kan in een actieve rol van verbinder op treden, met bijbehorende capaciteit. TGV kan dienen als platform voor ontwikkeling van innovaties en de dialoog over de implementatie in gemeenten. Wij hopen in de bestuursrapportages positieve resultaten van de betrokkenheid van de MRDH te vernemen.	De Green Village (TGV) is als fieldlab een belangrijk onderdeel van het innovatie ecosysteem van onze regio. Samen met de andere regionale partners zoeken we nadrukkelijk hiermee de verbinding. Zo worden meerdere projecten voortkomend uit het Innovatieprogramma Energie en Klimaat (gefinancierd door de MRDH) hier ontwikkeld en getest. We volgen deze ontwikkelingen en koppelen de resultaten actief aan het platform van het Energienetwerk, gericht op opschaling en implementatie. TGV is daarnaast als fieldlab ook belangrijk voor het onderwerp 'digitalisering'. Het 5G fieldlab, met co-financiering vanuit de MRDH, is hier ook gevestigd.
E. Diverse doelstellingen:	
1. Begrotingssaldo Evenals vorig jaar, verzoeken wij u de betrokkenheid van gemeentelijke controllers bij o.a. het opstellen van de bestuursrapportages te continueren, gezien de tijdelijke tekorten op de Rijks-BDU-middelen voor de MRDH als vervoersregio - tekorten binnen de wettelijke driejaarstermijn voor begrotingstekort.	Net als vorig jaar vinden wij het heel prettig om te constateren dat de gemeenten, naast de inzet van ambtenaren vanuit de inhoudelijke beleidsterreinen, ook steeds meer hun financiële medewerkers in positie brengen bij de opstelling en besluitvorming van planning & control documenten van de MRDH.
2. *Planstudies en verkenningen* *{Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer).* In de zienswijze op de vorige begroting vroegen wij uw aandacht voor het nadrukkelijk bewaken van de relatie tussen een aantal verkenningen met onderlinge samenhang. De begroting 2021 bevat wederom een groot aantal verkenningen en planstudies, veelal processen met lange looptijd tot financiering en realisatie. Wij vragen u komend jaar in de bestuursrapportages aandacht te besteden aan het geven van een integraal beeld van de samenhang van verkenningen en planstudies, Met het integrale beeld, kunnen MRDH en de 23 gemeenten samen waken over wederzijdse informatieuitwisseling. Het biedt ook basis voor variatie aan betrokkenheid van gemeenten in gezamenlijk aanscherpen van de	De verkenningen en planstudies die zijn opgenomen in de begroting zijn een vertaling van de samenhangende doelen uit de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB). Centraal thema daarbij is versterking van de agglomeratiekracht. Na vaststelling van de UAB is een aantal uitwerkingsonderzoeken gedaan. Dat betrof de bereikbaarheid van banen en inwoners,

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
onderzoeksvragen en planningen bij diverse projecten t.b.v. het beste totaalresultaat. Door de samenhang al vanaf de verkenningsfase in beeld te brengen, valt soms grote meerwaarde over en weer over de projectgrens heen te realiseren. De gemeentelijke ervaring met dit soort overzichten voor de afstemming van de planning en fasering in de latere realisatiefase van projecten kan mogelijk benut worden.	openbaar vervoer, fiets, ketenmobiliteit, doorstroming van het wegennet. Dat heeft geleid tot een actualisatie van het programma van planstudies en verkenningen, die is vastgesteld in de BCVa van 30 januari 2019. Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is het Gebiedsprogramma MoVe gestart, samen met rijk en provincie. Hiertoe behoren een drie verkenningen en even zovele gebiedsuitwerkingen. Ook op dit schaalniveau staat de samenhang ten behoeve van een aantal brede maatschappelijke doelen voorop. Centraal thema daarbij is de samenhang van OV en verstedelijking. Dat krijgt onder andere vorm in de preverkenning Metropolitaan OV en verstedelijking (MOVV) rond de Oude Lijn en het HOV in Den Haag en Rotterdam. Deze preverkenning MOVV wordt in nauwe samenwerking met de Verstedelijkingsalliantie uitgevoerd, waar uw gemeente aan deelneemt.
3. Impact Corona-virus en informatie via bestuursrapportage Hierna benoemen we een - niet uitputtend - aantal effecten die wij reeds voorzien. Wij worden over bijstelling van de begroting op die onderwerpen graag via de bestuursrapportage in najaar 2020 geïnformeerd:	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
1. Delft zou in de eerste bestuursrapportage, graag prioriteit zien voor de scholen- en werkgeversaanpak van het programma SMARD (Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV) gericht op reisgedrag buiten de spits om zo bestaande capaciteitsknelpunten in het openbaar vervoer op te lossen en nieuwe knelpunten te voorkomen. Tot op heden was de bereidheid van scholen en werkgevers om hier aan mee te werken relatief laag. De noodzakelijke maatregelen in het openbaar vervoer in het kader van COVID-19 in combinatie met de ervaring die bedrijven en scholen inmiddels op doen met het werken en lesgeven op afstand kan bijdragen om deze maatregel voor de langere termijn in te bedden in de samenleving. Gemeente Delft zou daarom graag zien dat deze maatregel meer prioriteit krijgt om daarmee in de hele verplaatsingsketen voordelen (kosten, capaciteitsbenutting) te behalen. In de contacten met scholen en bedrijven ligt hier mogelijk een koppeling met het zeer wenselijke beleid van de MRDH om aanleg van glasvezel en de adaptatie van nieuwe technologieën zoals 5G de binnen gemeenten te versnellen.	De MRDH is eind vorig jaar gestart met een onderwijs en werkgeversaanpak als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen (‘SMARD’), gericht op spreiden in de spits in het OV. De aanpak is stapsgewijs, omdat het gevoel van urgentie en daarmee de bereidheid bij de onderwijsinstellingen beperkt was en vertrouwen tussen de onderwijs en OV-sector opgebouwd diende te worden. Inmiddels kunnen al wel de eerste positieve resultaten in onze regio gemeld worden (Scheepvaart en Transport College, RDM Campus Rotterdam). We onderschrijven daarnaast dat de corona beperkingen ook een kans bieden om lesgeven op afstand en gewijzigde lesroosters voor langere termijn in te bedden. Momenteel bekijken we of en hoe onze initiële aanpak hierop kunnen passen, daarbij gebruik makend van de relaties die het afgelopen half jaar zijn opgebouwd met de onderwijsinstellingen. De Corona beperkingen tonen de afhankelijkheid van goede digitale infrastructuur (nogmaals) aan. Daarom werken we in regionaal verband samen aan het verbeteren van deze digitale infrastructuur. Vooropgesteld, de digitale infrastructuur is goed op orde in onze regio. Tegelijk willen we voorop blijven lopen, om daarmee de economische positie te versterken. Voor zowel de aanleg van glasvezel als 5G zijn regionale actielijnen in uitvoering.
2. Delft vraagt terugkoppeling in de eerstvolgende bestuursrapportage over de financiering en ondersteuning van fieldlabs. De Coronacrisis maakt deze oproep alleen maar urgenter: fieldlabs dreigen reeds weg te vallen. Voor fieldlabs blijkt dat het lastig is om structureel hun begroting te dekken, hierdoor is er weinig ruimte om te investeren in nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe	Ondersteuning van Fieldlabs loopt op dit moment via thematische innovatieprogramma’s. Via deze innovatieprogramma’s wordt financiering

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
subsidievormen, of andere financieringswijzen voor bepaalde fieldlabs, zijn noodzakelijk is voor vernieuwing en continuïteit.	beschikbaar gesteld om het regionale bedrijfsleven gebruik te laten maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben. Dit zijn de innovatieprogramma's Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid-Holland (SMITZH), Energie & Klimaat en Zorgtech. Het vierde innovatieprogramma Agritech is momenteel in ontwikkeling. Door deze aanpak zijn al meerdere innovatieprojecten mogelijk gemaakt bij o.a. de Delftse fieldlabs SAM XL, Robohouse, Dutch Optics Centre (DOC) en The Green Village. Daarnaast heeft de MRDH ook aandacht voor de effecten van corona op de Fieldlabs. Op dit moment zijn er geen acute problemen bij ons bekend. Een aantal Fieldlabs geeft aan dat ze de extra tijd door het wegvallen van bijeenkomsten benutten om projectvoorstellen te schrijven en zo extra middelen te werven. Voor een aantal ontwikkelingen geldt bovendien dat de coronacrisis ook kansen biedt om te versnellen, bijvoorbeeld als het gaat om digitalisering, buitenlandse productie terug naar Nederland halen (reshoring) of het gebruik van technologische innovaties in de zorg. Dit gesprek zullen we de komende tijd blijven voeren, onder andere via het webinar 'Fieldlabs in coronatijd' dat op 18 juni door InnovationQuarter in samenwerking met de regionale partners wordt georganiseerd.
Den Haag	
Algemeen	
a. de gemeenteraad onderkent de noodzaak de voorliggende begroting MRDH 2021 tijdig vast te stellen; b. geen aanleiding te zien om nu een inhoudelijke zienswijze over deze begroting in te dienen;	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze instemmende zienswijze.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
c. de gemeenteraad stelt echter wel vast dat de gewijzigde omstandigheden van het moment zowel de realisatie van de lopende begroting 2020 als die van de nu voorgelegde begroting 2021 zullen beïnvloeden; d. de gemeenteraad verzoekt het DB MRDH regelmatig begrotingsrapportages uit te brengen, waar nodig voorzien van een voorstel tot begrotingswijziging, waarop een zienswijze procedure van toepassing zal zijn;	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld. Een formele zienswijzeprocedure wordt ingezet als geschoven wordt tussen de begrotingsprogramma's of als de begroting in sterke mate aangepast moet worden, hetgeen op basis van de huidige inzichten niet wordt verwacht.
Hellevoetsluis	
Algemeen	
De ontwerpbegroting 2021 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda MRDH als strategisch kader. De zijn vertaald in de drie begrotingsprogramma's. Binnen de diverse doelstellingen van deze programma's ziet de gemeente Hellevoetsluis voldoende ruimte om een bijdrage te leveren. Denk daarbij aan onze rol op het gebied van Vrijetijdseconomie en de wens tot het realiseren van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk op o.a. Voorne-Putten.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Effecten corona-virus	
De begroting is opgesteld conform de vastgestelde kaders in de Kadernota. De opgaven waarvoor de gezamenlijke gemeenten zich gesteld zien zijn naar onze mening goed weergegeven. De huidige situatie met het Corona-virus plaatst deze opgaven in een nieuwe realiteit. Dit zal consequenties hebben op de opgaven en resultaten van zowel de Vervoersautoriteit als het Economisch Vestigingsklimaat. Wij hopen uiteraard dat deze effecten beperkt blijven en dat we samen, ook in de toekomst goede resultaten blijven behalen. Mocht het Corona-virus aanleiding geven tot een	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
gewijzigde begroting dan zien wij deze graag tegemoet.	economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten	
Wel vragen wij aandacht voor de verdere uitwerking van de gebiedsuitwerking Voorne-Putten. De bereikbaarheid van Voorne-Putten wordt steeds problematischer en maatregelen steeds noodzakelijker. Mede gelet op de afspraken rondom verstedelijking vragen wij om gebalanceerde aandacht voor de meer landelijke gemeenten binnen de metropoolregio.	De gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven is ook voor de MRDH een belangrijke gebiedsuitwerking. We nemen actief deel aan dit project en dragen ook zorg voor een goede positie van dit project binnen het Gebiedsprogramma MoVe. We trekken graag gezamenlijk op voor een goede balans binnen de regio.
Krimpen aan den IJssel	
Naschrift MRDH: de gemeenteraad van Krimpen aan den IJssel heeft op 28 mei 2020 besloten geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting MRDH 2021.	n.v.t.
Lansingerland	
Vervoer	
De kosten van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur blijven stijgen, terwijl de BDU-gelden niet meestijgen. Er is dus effectief minder geld om nieuwe investeringen te doen terwijl de opgaven waar deze regio voor staat steeds groter worden. Dat leidt tot meer doen met minder en dus op het verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen. Wij onderschrijven dat een goede bereikbaarheid een rand-voorwaarde is om de MRDH verder te ontwikkelen en vragen de MRDH te streven naar voldoende investeringsruimte voor de gehele regio.	Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven en werken hier ook aan. Wij hebben deze problematiek eveneens onder de aandacht gebracht van het Rijk.
Coronacrisis	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
De coronacrisis heeft ook voor het werkveld van de MRDH impact. Immers, zowel de economie als ons vervoersysteem staan voor nieuwe uitdagingen. Bedrijven gaan failliet, onze manier van (thuis)werken verandert en overvol OV is niet meer vanzelfsprekend. Daarnaast biedt de crisis ook kansen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid. De gemeenteraad van Lansingerland is zich bewust van deze grote veranderingen en verwacht van de MRDH een actieve rol door in te springen op deze ontwikkelingen. Dit geldt zowel voor verandering in de economie als veranderingen in het vervoer. Deze actualiteit is nog niet opgenomen in uw Ontwerpbegroting. Daarom willen we de MRDH vragen om aan te geven wat de risico's zijn als gevolg van de coronacrisis en wat de impact is op beide programma's. Ook geven we graag mee dat we ervan uitgaan dat eventuele financiële gevolgen gedekt worden uit de jaarlijkse BDU gelden en de gemeentelijke bijdragen aan de MRDH hierdoor niet stijgen. We zien graag dat onvoorziene meerkosten op het gebied van vervoer meegenomen worden in de lobby naar het Rijk. We blijven als raad graag goed geïnformeerd over de gevolgen van de coronacrisis op de MRDH.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Tot slot	
De werkzaamheden van de MRDH verschuiven steeds meer van beleid naar uitvoering waarbij de MRDH bij veel projecten de regie voert. Daarbij kan de MRDH meer dan voorheen een rol spelen om externe financieringsbronnen te verkennen en afspraken te maken. Voor de komende jaren vraagt het uitvoeren van de ambitie van de MRDH veel inzet van alle samenwerkingspartners. Door de koppeling tussen de ontwerpbegroting en de strategische agenda die afgelopen jaar is vastgesteld, is er een meer samenhangende en duidelijke visie op de MRDH programma's in de komende jaren. Wij hebben vertrouwen in de voortzetting van een goede samenwerking.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor het gestelde vertrouwen in de voortzetting van de goede samenwerking. Het coronavirus heeft impact op het traject 'Investeren in de regio'. De directe aanleiding om met de partners in de EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Regionale samenwerking en investeringen in het toekomstig verdienvermogen blijven van belang. Mede daarom wordt ook de komende tijd meegewerkt aan de ontwikkeling van een regionale groeiagenda.
Leidschendam-Voorburg	
Algemeen	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Wij kunnen instemmen met de ontwerpbegroting 2021. We zien dat uw organisatie aandacht heeft besteed aan duidelijke communicatie. De ontwerpbegroting is goed leesbaar. Uit de evaluatie (2017) kwam een belangrijk aandachtspunt om de positie van de adviescommissie ten behoeve van de democratische legitimatie te verbeteren. Ook hierbij zien wij een positieve ontwikkeling en ervaren dat de adviescommissies van de raadsleden beter worden gebruikt.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Impact coronacrisis	
In uw aanbiedingsbrief benoemt u terecht dat de maatregelen vanwege het Coronavirus ook de financiële situatie van de MRDH treft. Wij vinden het belangrijk dat de MRDH de effecten op het openbaar vervoer en de financiële situatie van de MRDH zo spoedig mogelijk inzichtelijk maakt, waarbij wordt aangegeven welke voorgenomen investeringen onder druk komen te staan. Wij vinden het belangrijk dat de ambities in overeenstemming zijn en blijven met het beschikbare budget op de korte én de lange termijn. De coronacrisis mag geen aanleiding geven om de tarieven te verhogen.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Met u zijn wij van mening dat ambities en budget met elkaar in overeenstemming moeten zijn. Wij begrijpen uw zorgen over de effecten van de coronacrisis op de tarieven van het openbaar vervoer. Op basis van de raadsconsultatieronde Tarievenonderzoeken OV worden enkele tariefmaatregelen verder uitgewerkt en wordt een Tarievenkader opgesteld met daarin de kansrijke maatregelen (bijvoorbeeld kinderkaartje). Door diverse stakeholders is de wens geuit voor een duidelijke koppeling tussen tarieven en kwaliteitsverbeteringen in het OV. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen wordt hiermee rekening gehouden. Het voorstel is nu om op 28 oktober 2020 in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het Tarievenkader vast te stellen, maar de invoering van de maatregelen pas op een nog

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	nader te bepalen moment te plannen, vanwege de Coronacrisis. Jaarlijks wordt op basis van de ontwikkeling van de kosten voor de OV-sector een Landelijk Tariefindex (LTI) bepaald. Het is gebruikelijk, en dat doen we ook dit jaar, dat de LTI het uitgangspunt is voor het aanpassen van de landelijke en regionale OV-tarieven.
Verstedelijking	
Het Rijk en provincie zetten in op het bouwen van meer woningen. U speelt hierop in door onder andere inzet te plegen voor de Verstedelijkingsalliantie en gemeenten met ontwikkelingen van woningbouw rondom OV-knooppunten te willen ondersteunen. Omwille van de leefbaarheid – luchtkwaliteit en verkeersveiligheid – in onze regio, is het van belang dat woningbouw samengaat met investeringen in mobiliteit. Daarom kunnen wij uw inzet hiervoor onderschrijven. Hierbij willen we twee punten benadrukken. Als eerste dat de inzet gericht is op bij voorkeur duurzame mobiliteit om zo de luchtkwaliteit in onze regio te waarborgen. En ten tweede ook gericht is op de minder dichtbevolkte delen van de regio. Ook de voorgenomen activiteiten voor o.a. verkeersveiligheid, regionale fietsroutes en emissiearme mobiliteit juichen wij toe. De investeringsruimte van de MRDH staat onder druk. Rijk en provincie hebben de ambities voor een verdere verstedelijking. Daarom vragen wij de MRDH ook dit jaar de samenhang (woningbouw en bereikbaarheid) bij verstedelijking onder de aandacht te blijven brengen bij Rijk en Provincie en actief te pleiten voor voldoende middelen voor een passend (duurzaam) mobiliteitsnetwerk.	Het algemeen bestuur constateert dat de gemeente de metropolitane beleidslijnen van mobiliteit en verstedelijking omarmt. En daarbij accenten legt op het gebied van duurzame mobiliteit, fiets, OV en verkeersveiligheid. Wij waarderen deze constructieve inbreng en zoeken in 2021 en verder in de samenwerking met de gemeente op hoe de beleidsprioriteiten tot uitvoering worden gebracht. Daarbij brengen we verstedelijking bij alle OV-knooppunten in onze regio onder de aandacht.
Prioritering programma economisch vestigingsklimaat	
De ontwerpbegroting geeft inzicht in de besteding van middelen op programmaniveau. De beleidsbegroting heeft ook de functie van werkplan conform de GR MRDH. Met deze begroting wordt daarom ook de concrete inzet van de MRDH vastgelegd. Vooral voor het programma 'Economisch vestigingsklimaat' kunnen we in de ontwerpbegroting nu niet herleiden of de middelen worden besteed aan de activiteiten met de meeste waarde voor het leef- en vestigingsklimaat in de regio en hoe de inzet van de MRDH organisatie voor ondersteunende taken zoals het netwerk Energie in de begroting is opgenomen. Zeker wanneer de begroting ook de functie van werkplan heeft, zouden wij een specifiekere toedeling naar activiteiten verwachten, zodat ook helder wordt waar de prioritering binnen het taakveld ligt.	De gedetailleerde uitsplitsing op projectniveau wordt pas in het begrotingsjaar zelf bepaald, die uitsplitsing is op dit moment nog niet reëel te maken vanwege de actualiteit die in het begrotingsjaar zelf van invloed is. De bestuurscommissie EV bepaalt lopende het begrotingsjaar de exacte invulling van het programma Economisch vestigingsklimaat binnen de kaders van de vastgestelde begroting. Afgelopen 5 februari heeft de bestuurscommissie het programma op deze manier vormgegeven en daarmee de koers voor 2020 bepaald. Ontwikkelingen in 2020

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	gaan weer bepalend zijn voor 2021. Het jaar 2020 is zelfs nu nog niet in beton gegoten door de bestuurscommissie. Daar is bijvoorbeeld ruimte gelaten voor ontwikkelingen op het gebied van 'Investeren in de regio'. De bestuurscommissie besluit uiteindelijk over bijdragen aan projecten waarbij ook de gelegenheid wordt geboden aan de adviescommissie om daarop te adviseren. In de jaarrekening volgt uiteindelijk de verantwoording op een lager detailniveau (bijdragen aan gemeenten, subsidies aan derden en kosten voor projectontwikkeling). Voor de ondersteuning van het netwerk Energie in 2021 kan worden gemeld dat in ieder geval geen financiële inzet is begroot, vanuit de MRDH wordt alleen beperkte ambtelijke ondersteuning van het netwerk geboden van maximaal 0,1 fte inzet vanuit afdeling Economisch vestigingsklimaat.
Maassluis	
Algemeen	
Wij kunnen u melden in te kunnen stemmen met de begroting.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Coronavirus	
Wel maken wij ons zorgen over de gevolgen van het Coronavirus voor zowel openbaar vervoer als voor de economie. Wij hopen dat u de discussie in de regio op deze punten faciliteert, zodat de samenwerking ook hier meerwaarde krijgt.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat en worden de activiteiten beschreven die de MRDH vanuit haar platformfunctie uitvoert.
Midden-Delfland	
Algemeen	
De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Voor de inhoud hiervan verwijzen wij u naar bijgevoegd raadsbesluit.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
De instemmende zienswijze houdt ook in dat de gemeenteraad instemt met de verhoging van de inwonerbijdrage met de inflatiecorrectie met € 0,04 tot € 2,72 per inwoner. Wij continueren graag de regionale samenwerking op de formele onderdelen economisch vestigingsklimaat en als netwerkorganisatie in het belang van het welzijn en welvaart van inwoners. In lijn met de regionale afspraken continueren wij onze huidige ambtelijke inzet in de regionale samenwerking. Naast de belangen voor het landschap blijft de gemeente Midden-Delfland zich actief inzetten op het vernieuwen van de economie, de Greenport, verkeersveiligheid en het verbeteren van de bereikbaarheid.	
COVID-19 crisis	
Wij realiseren ons dat de begroting en het meerjarenbeeld zijn opgesteld voor het uitbreken van de COVID-19 crisis. Naast het aanzienlijke menselijke leed dat door deze crisis is veroorzaakt, is ook sprake van een economische achteruitgang die in het bijzonder de Greenport en MKB-sector raakt. De MRDH bewijst in deze crisisperiode haar meerwaarde als netwerkorganisatie door het organiseren van de samenwerking tussen gemeenten, provincie en maatschappelijke organisaties. De komende periode is het noodzakelijk om het economische beleid van het Rijk te ondersteunen en specifiek te richten op de regionale belangen. Voor de begroting 2021 en de jaren daarna kan dit in onze visie leiden tot een andere inzet van financiële middelen dan thans in het ontwerp is opgenomen. In principe ondersteunen wij een wijziging van de begroting vanuit dit regionale belang. Tegelijkertijd spreken wij de hoop uit dat in samenwerking met het Rijk in 2021 concrete stappen gezet kunnen worden binnen het project 'investeren in de regio'. Juist de combinatie van een crisisondersteuning en regionale investeringen kunnen bijdragen aan het realiseren van een maximale economische groei in het belang van het welzijn en de welvaart in onze regio.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld. Het coronavirus heeft ook impact op het traject 'Investeren in de regio'. De directe aanleiding om met de partners in de EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Regionale samenwerking en investeringen in het toekomstig verdienvermogen blijven van belang. Mede daarom wordt ook de komende tijd meegewerkt aan de ontwikkeling van een regionale groeiagenda.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Bereikbaarheid Midden-Delfland en openbaar vervoer	
In onze zienswijze op de strategische agenda hebben wij gepleit voor het versterken van het voorzieningenaanbod in het openbaar vervoer. In plaats van investeren in reguliere OV-lijnen met een beperkte bezettingsgraad blijven wij pleiten voor een combinatie van OV met vraagafhankelijk vervoer en het doelgroepenvervoer. Door de financiële druk op de beschikbare budgetten voor verkeer en vervoer is een systeemwijziging noodzakelijk om een verdere verschaling van het aanbod voor reizigers buiten het grootstedelijk gebied te voorkomen. Wij constateren dat de MRDH zich inzet om dit te bereiken. Deze systeemverandering vraagt een gezamenlijke inzet van gemeenten, de Vervoersautoriteit en betrokken organisaties. Wij vragen hierbij aandacht voor deze problematiek die in onze visie een vergelijkbare inzet vraagt die noodzakelijk is bij het versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer welke noodzakelijk is als ondersteuning van de verstedelijkingsopgave.	Om meer automobilisten in de steden te verleiden om met de bus, tram, metro en andere openbaar vervoersmiddelen te reizen is versnelling van het openbaar vervoer noodzaak. Het strekken van lijnen is daarbij één van de belangrijkste hulpmiddelen, omdat het naast wervend ook kosteneffectief is. De consequentie is dat we in de landelijke omgeving –dus ook in Midden-Delfland – een andere ontwikkeling zien. Daar is het OV-netwerk minder fijnmazig en frequent en ligt het OV-gebruik lager. Het vinden van een andere, passende vervoersoplossing ziet MRDH als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Gemeenten zijn in de beste positie om binnen hun lokale context op zoek te gaan naar andere, beter passende vervoeroplossingen voor hun inwoners. Midden-Delfland pleit als oplossing voor een combinatie van OV met vraagafhankelijk vervoer en het doelgroepenvervoer. Combineren zal onvermijdelijk leiden tot meer integreren en het verschuiven van budgetten van de losse entiteiten OV, vraagafhankelijk vervoer en doelgroepenvervoer naar de geïntegreerde oplossingen. Daarom is op 5 februari 2020 de Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 vastgesteld. De beleidslijn ondersteunt de gemeenten bij het uitwerken van maatwerkvervoeropgave. Daarbij wordt ook altijd gekeken naar oplossingen in combinatie met bestaand maatwerkvervoer. Maatwerkvervoer dat vaak is gebaseerd op het bestaande doelgroepenvervoer. Als er overeenstemming is over de invulling levert de MRDH een bijdrage van 50% van de totale

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	kosten. Op deze wijze geeft de MRDH vorm aan de wens om het openbaar vervoer buiten het grootstedelijk gebied niet te laten verschralen. Om dit proces op gang te brengen is binnen de gemeente(n) overleg en overeenstemming nodig tussen het mobiliteitsdomein dat voor het OV deel verantwoordelijk is, én het sociale domein dat voor het doelgroepenvervoer verantwoordelijk is. Daarnaast is ook overleg en overeenstemming nodig tussen de OV concessiehouder en de contracthouder van het doelgroepenvervoer. MRDH zal het initiatief nemen tot deze gesprekken.
Landschap als economische vestigingsfactor	
Met tevredenheid constateren wij dat de ontwerpbegroting de uitvoering van de Strategische agenda ondersteunt. De kerntaken verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat zijn onlosmakelijk verbonden met andere maatschappelijke opgaven in het fysiek domein, zoals klimaat, energie, woningbouw en duurzaamheid. Binnen de schaarse ruimte in de sterk verstedelijkte zuidelijke randstad vraagt dit nadrukkelijk een integrale afweging van alle belangen, zoals verwoord in het signalenrapport van het Planbureau voor de Leefomgeving van december 2019 “Zorg voor landschap: Naar een landschapsinclusief omgevingsbeleid”. Vanuit onze bestuurlijke opdracht uit de herindelingswet blijven wij ons inzetten om de kwaliteiten van het landschap te versterken als ondersteuning van het regionale economische vestigingsklimaat. In het belang van het welzijn en de welvaart van de ruim 2 miljoen inwoners verwachten wij van de MRDH als netwerkorganisatie een actieve rol gericht op het behoud en versterken van de groene landschappen, waarbij het landschapsbelang expliciet aan het begin van de besluitvorming wordt meegenomen bij ingrepen in de ruimte die voortvloeien uit het realiseren van genoemde maatschappelijke opgaven.	De MRDH erkent het belang van groen in de metropoolregio. Groene landschappen dragen op een positieve manier bij aan het welzijn van de inwoners en aan een goed vestigingsklimaat in de regio. Recreëren is naast wonen en werken belangrijk voor de inwoners. De MRDH houdt bij het uitvoeren van haar taken daarom rekening met de eventuele gevolgen daarvan op het groen
Nissewaard	
Corona-maatregelen	
Er zijn ingrijpende Corona-maatregelen genomen die veel impact hebben voor vervoersbedrijven en ondernemers. Vele ondernemers hebben het zwaar te verduren. Nog veel is onzeker. Wij waarderen de inzet vanuit de MRDH-organisatie om in de regio kennis te delen, inzicht te verkrijgen en in samenwerking met de gemeenten te anticiperen op de financiële gevolgen voor de (vervoers-) bedrijven. Wij beseffen dat de Corona-maatregelen de MRDH en de vervoerders voor grote uitdagingen stellen. Tevens wordt onderzocht wat de effecten op de economische projecten zijn. Wij sluiten met u niet uit	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
dat er consequenties zijn voor de begroting 2021 en een actualisatie van de begroting (in het najaar) noodzakelijk is. Graag uw aandacht voor het in goede banen leiden van mogelijke noodzakelijke heroverwegingen dan wel (her-)prioriteringen. Hierbij willen de het brede belang van de regio voor de (middel-grote) steden en kernen in samenhang benadrukken, waardoor alle gemeenten zich blijvend herkennen binnen de MRDH. Ook in de regio moeten we het samen doen.	economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Vervoersautoriteit	
De afgelopen jaren was er een tekort voorzien op de begroting. De MRDH-prioriteiten die vanuit de wettelijke taken van Vervoersautoriteit worden benoemd in de begroting hebben met name betrekking op de thema's bereikbaarheid, kwaliteit en efficiency van het OV, verkeersveiligheid en duurzaamheid (CO2-uitstoot). De gemeente Nissewaard steunt die volledig. Voor 2021 wordt er echter geen tekort voorzien op de begroting. Dit komt doordat veel projecten later starten dan gepland, zodat de voorziene uitgaven nog niet plaatsvinden. Dit neemt niet weg dat er de komende jaren een grote investeringsopgave ligt die in combinatie met hoge kosten voor beheer, onderhoud en exploitatie ertoe leiden dat de middelen op de middellange en lange termijn onvoldoende zijn voor de investeringsopgave en ambities van de MRDH op het gebied van bereikbaarheid, met name op het gebied van OV en de verstedelijkingsopgave in onze regio. In dat kader ondersteunt Nissewaard van harte de inspanning van de MRDH om in gesprek met het Rijk te streven naar een hogere BDU-uitkering als bron van Rijksfinanciering waaruit de MRDH zijn activiteiten financiert.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven en werken hier ook aan. Ook via het traject 'Investeren in de regio'. Zie hiervoor onze reactie bij uw volgende punt.
Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam	
Ten aanzien van bereikbaarheid wil de gemeente Nissewaard prioriteit blijven geven aan de inzet op de Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam in combinatie met een effectieve propositie voor het fonds voor Investeren in de Regio waarin alle 23 regiogemeenten zich herkennen.	De gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven is ook voor de MRDH een belangrijke gebiedsuitwerking. We nemen actief deel aan dit project en dragen ook zorg voor een goede positie van dit project binnen het Gebiedsprogramma MoVe. We trekken graag gezamenlijk op voor een goede balans binnen de regio.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	Het coronavirus heeft wel impact op het traject 'Investeren in de regio'. De directe aanleiding om met de partners in de EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Regionale samenwerking en investeringen in het toekomstig verdienvermogen blijven van belang. Mede daarom wordt ook de komende tijd meegewerkt aan de ontwikkeling van een regionale groeiagenda.
OV-knoop Nissewaard	
Nissewaard waardeert de samenwerking met de MRDH in de programma's en projecten. Afzonderlijke vermelding verdient de voorziene reconstructie van het metrobusstation Spijkenisse Centrum. De bestuurscommissie heeft voor dit grote project een bedrag gereserveerd in de begroting van 2021. Nissewaard werkt graag in nauw overleg met de MRDH en alle betrokken partijen, waaronder de RET, om in gezamenlijkheid tot een definitief ontwerp te komen. De OV knoop Nissewaard is een centraal element in de OV verbindingen binnen Voorne-Putten en een belangrijke schakel voor het openbaar vervoer in de vorm van een hoogfrequent metronetwerk tussen Voorne-Putten en de rest van de Rotterdamse regio. Nissewaard wil samen met de andere MRDH-gemeenten werken aan de verdere versterking hiervan.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Duurzame mobiliteit	
Daarnaast wil Nissewaard in regionaal verband werken aan de grote opgave op het gebied van verduurzaming van de mobiliteit. Expertise en uitvoeringscapaciteit zijn knelpunten, maar de MRDH-lobby richting het rijk voor passende financiering in het kader van het Klimaatakkoord kan ervoor zorgen dat de gewenste maatregelen uit het Programma Duurzame Mobiliteit kunnen worden uitgevoerd.	Dit onderschrijven wij. Onderdeel van de lobby richting het Rijk vanuit duurzame mobiliteit is het beschikbaar krijgen van rijksmiddelen voor projecten die bijdragen aan de reductie van CO_2.
Strategisch programma verkeersveiligheid 2030	
Nissewaard ziet ook de meerwaarde van de MRDH bij de inzet voor verkeersveiligheid in het kader van het Strategisch Programma Verkeersveiligheid 2030 om het aantal ernstige verkeerslachtoffers sterk terug te dringen. Nissewaard ziet graag dat de MRDH capaciteit ter beschikking stelt aan de gemeenten om de benodigde projecten ten uitvoer te kunnen brengen.	Op dit moment wordt er gewerkt aan de Regionale Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025 (RUA). In de agenda wordt de ambitie om met een impuls de verkeersveiligheid te verbeteren verwoord. Vanuit ieders rol wordt gezamenlijk gewerkt van een reactief naar een risico gestuurd verkeersveiligheidsprogramma. De MRDH zal

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	vanuit haar rol de gemeenten onder andere ondersteuning bieden bij het vergroten van de kennis en ontwikkeling van het risico-gestuurd werken. Voor de uitrol van verschillende gedragsbeïnvloeding programma's worden accountmanagers ingezet. Voor infrastructurele projecten is de lead bij de gemeenten, waarbij vanuit een regionale programmatische aanpak mogelijke ondersteuning vanuit MRDH in de initiatieffase nog ter bespreking is. De agenda ligt ter besluitvorming voor in de bestuurscommissie Vervoersautorioteit van 8 juli 2020.
Economisch Vestigingsklimaat	
Begin dit jaar is een rapport gepubliceerd waarin een economische visie voor Nissewaard is aangereikt. Een van de aanbevelingen is het profiel geven door in te zetten op het concept *Service Valley* vanaf bedrijventerrein Halfweg Molenwatering. De samenwerking met ondernemers en onderwijs zal hier de komende tijd op gericht zijn, wetende dat de coronacrisis invloed heeft op het economisch vestigingsklimaat binnen de MRDH. Binnen de MRDH blijven we inzetten op de voor Nissewaard essentiële ontwikkelingen, nl. de afstemming van kennis en middelen voor het in stand houden en versterken van de (gezonde) bedrijvigheid, het verbeteren van de balans wonen-werken en de realisatie van leerwerkplaatsen/campus voor techniek en zorg. Op dit moment krijgt de retail en horeca flinke klappen te verduren. De afgelopen periode is veel inzet gepleegd om het kernwinkelgebied in Spijkenisse te versterken en te verlevendigen. Het uitvoeringsprogramma willen we met kracht doorzetten. Ook hierbij vragen we binnen de MRDH aandacht voor kennisdeling en mogelijke inzet van regelingen dan wel de ruimte voor een steun-/noodfonds, waarbij sprake dient te zijn van maatwerk.	De MRDH levert graag een bijdrage aan kennisdeling over de versterking van winkelgebieden, aanvullend aan de kennisdeling en subsidiemogelijkheden vanuit de provincie Zuid-Holland.
Pijnacker-Nootdorp	
Algemeen	
De door u opgestelde ontwerpbegroting geeft ons in principe geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Wij herkennen in de opbouw de strategische agenda, zien dat de begroting in lijn is met de kadernota en waarderen de aandacht voor onder andere de frequentieverhoging van de E-lijn, het Metropolitaan Fietsroutenetwerk en de alliantie middengebied.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Coronacrisis	
Wij merken echter op dat er (nog) geen aandacht is voor de mogelijk (financiële) gevolgen van de coronacrisis voor de begroting MRDH 2021. De MRDH doet al het nodige om gemeente te ondersteunen in deze crisis, zoals met digitalisering in het MKB, en afstemming en harmonisering van	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
locale ondersteuning. Die inzet waarderen wij zeer. Echter met betrekking tot de ontwerp begroting meldt u in de aanbiedingsbrief alleen dat de ontwerp begroting is opgesteld voordat de huidige situatie met betrekking tot het Corona-virus is ontstaan en dat wellicht in de loop van het jaar een wijziging van de begroting nodig is. Wij vragen u om nu toch al zoveel als mogelijk te anticiperen op de mogelijke gevolgen van de coronacrisis en de benodigde maatregelen voor de begroting MRDH 2021. Dit kan wat ons betreft in de begroting zelf, maar mag bijvoorbeeld ook in een side letter; met een disclaimer of in scenario's of in elke andere denkbare vorm dan ook. Het is wat ons betreft in ieder geval moeilijk voor te stellen dat het algemeen bestuur van de MRDH op 10 juli 2020 een begroting vaststelt voor het jaar 2021, waarin de hele coronacrisis niet voorkomt of geen rol speelt bij de besluitvorming. Nu al zien wij, net als vele andere gemeenten met ons, de dagelijkse gevolgen. Veel van onze ondernemers, inwoners en bedrijven worden hard geraakt. We zien het in de glastuinbouw, in de centra, op onze bedrijventerreinen en de vele ZZP'ers. Dit kan en mag wat Pijnacker-Nootdorp betreft niet onbenoemd blijven. Mocht het niet lukken om de gevolgen van de coronacrisis voor de besluitvorming over de begroting 2021 in kaart te brengen en daarbij mee te nemen dan verzoeken wij ons uiterlijk in oktober 2020 hierover te informeren.	toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Reactie zienswijze gevraagd	
Wij hopen u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven over onze visie op de ontwerp begroting MRDH 2021. Wij verzoeken u ons, zo spoedig mogelijk na de vergadering van het algemeen bestuur waarin de begroting wordt vastgesteld, schriftelijk te informeren over de wijze waarop de zienswijzen zijn verwerkt.	Na vaststelling door het algemeen bestuur op 10 juli sturen wij alle gemeenten zo snel mogelijk deze nota van beantwoording met daarin een overzicht met de reacties op de individuele zienswijzen per gemeente en de definitieve MRDH begroting 2021.
Ridderkerk	
Druk op gemeentefinanciën: we moeten met elkaar in gesprek over sober financieel beleid	
De druk op de financiële positie van onze gemeente is de afgelopen jaren zeer sterk toegenomen. Dit heeft mede te maken met een takenpakket dat is uitgebreid, terwijl de financiële dekking hiervoor niet evenredig is meegegroeid. Wij vinden de taken die de MRDH uitvoert van groot belang en waarderen het werk dat de MRDH verricht. Daarnaast koesteren wij de goede relatie met regiogemeenten waarmee wij in gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH zitten. Wij staan echter op het punt dat we ook in locale dossiers pijnlijke keuzes moeten maken. Onze gemeenschappelijke regelingen kunnen niet buiten deze discussie blijven. De relatie tussen de gemeentelijke en de MRDH-begroting ligt met name in de inwonerbijdrage en het programma Economisch Vestigingsklimaat. *Wij doen daarom een beroep op u om sober beleid te voeren en om de discussie over taken, kosten en baten actief te agenderen voor de begroting 2022.* Deze discussie is nadrukkelijk breder dan de jaarlijkse indexering. Wij kijken uit naar uw uitnodiging om met alle deelnemende gemeenten in gesprek te gaan over de financiële koers.	We hebben begrip voor het dilemma waarvoor u zich gesteld ziet, waarbij wij van mening zijn dat het programma Economisch Vestigingsklimaat met een netwerkgerichte en faciliterende aanpak op een zo licht mogelijk wijze impact voor de 23 organiseert. Daarbij wordt juist het extra zetje gegeven met relatief beperkt budget en personeel. De MRDH is in 2017 open en transparant met de 23 gemeenten geëvalueerd, daarover hebben de 23 raden in 2018 een gemeentelijke zienswijze gegeven. N.a.v. de evaluatie en de zienswijzen is er in 2019 voor deze bestuursperiode één

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	strategische agenda voor Economisch Vestigingsklimaat en Bereikbaarheid opgesteld die een looptijd kent tot en met 2022. De volgende evaluatie MRDH start in 2021. Dat is een logisch moment waarbij er door de 23 gemeenten weer naar de samenwerking en de inhoud gekeken kan worden.
Ridderkerkse prioriteiten de komende jaren	
Onze gemeente realiseert regelmatig projecten waarbij we gebruik maken van de subsidiemogelijkheden van de MRDH, vooral op het gebied van fiets- en verkeersveiligheid. Daarnaast hebben we voor de komende jaren de volgende grotere ambities waarover we wellicht op een later moment financiële afspraken met de MRDH willen maken: • HOV Rotterdam - Ridderkerk. Hierover zijn op hoofdlijnen reeds besluiten genomen en afspraken gemaakt. Op dit moment vindt uitwerking plaats van maatregelen, fasering en financiële consequenties. • Dutch Fresh Port, ontwikkeling van zowel Nieuw Reijerwaard als bestaande bedrijventerreinen, samen met Barendrecht, Rotterdam, provincie en bedrijfsleven. Hierbij zien we zowel een economische als een vervoerkundige relatie met de MRDH. Reconstructie van de IJsselmondse Knoop is reeds opgenomen in de begroting, maar we denken ook aan maatregelen in de sfeer van campusontwikkeling, goederen logistiek en personenvervoer.	- Voor HOV Rotterdam-Ridderkerk vindt op dit moment inderdaad uitwerking plaats van maatregelen, fasering en financiële consequenties. - MRDH ziet de Dutch Fresh Port als een belangrijke ontwikkeling voor de regio, en is graag bereid om mee te denken over een goed bereikbare locatie maar raadt ook aan om breder te kijken naar de regio, de Greenport en de Greenport Horti Campus (3 locaties) en ook de (mogelijke) samenwerking op het gebied van scholing, onderzoek & innovatie, vestiging, logistiek en bereikbaarheid te verkennen met Westland, Delft en Lansingerland. MRDH kan in de tweede fase van het campusprogramma weer meedenken in de samenwerking tussen AGF campussen, aansluiting bij Human Capital Agenda en mogelijke vervolgfinanciering. Ook kan het gezamenlijke Agritech programma i.o. (IQ, PZH, TNO, MRDH) kansen bieden voor het realiseren van de ambities van de Dutch Fresh Port.
Rijswijk	
Algemeen	
Uit de Ontwerpbegroting 2021 blijkt dat de uitgangspunten uit de kaderbrief, die is verzonden vanuit de deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regelingen, zijn betrokken bij het opstellen van de begroting. Aangezien er aan de gestelde kaders wordt gehouden, hebben wij op de financiële	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
paragrafen geen verdere op- of aanmerkingen. Wel treft u hieronder u onze reactie en aanbeveling op de programma's uit de ontwerpbegroting.	
Programma Exploitatie & Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	
Medio 2019 heeft het algemeen bestuur de Strategische Agenda 2022 vastgesteld. Deze agenda is opgebouwd vanuit de twee kerntaken van de MRDH: verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat. Vanuit de twee kerntaken worden nu de ruimtelijk-economische opgaven van de regio benaderd. De Ontwerpbegroting 2021 gebruikt dan ook de doelstellingen uit de Strategische Agenda als strategisch kader. Met ingang van deze begroting wordt duidelijk gemaakt wat het financieel meerjarenbeeld is als de (gelijkblijvende) BDU tegenover de toekomstige investeringsopgave uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) geplaatst wordt. U toont aan dat er investeringsruimte blijft, maar dat deze onvoldoende is om alle nu bekende ambities uit de UAB te kunnen realiseren. Wij verwachten gezien onze bijdrage aan de MRDH echter wel dat de MRDH actie onderneemt om het investeringsniveau op zijn minst gelijk te houden. Daarnaast verwachten wij van de MRDH dat zij een duidelijke regierol inneemt.	Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven en werken hier ook aan. Wij hebben deze problematiek eveneens onder de aandacht gebracht van het Rijk. De COVID-19 crisis heeft ook impact op het traject ‘Investeren in de regio’. De directe aanleiding om met de partners in triple helix coalitie voor Zuid-Holland/EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment ‘on hold’. Wel zijn er door departementen investeringsvoorstellen opgesteld waar de regio input op heeft geleverd. De gewenste investeringen op het terrein van o.a. Quantumtechnologie, Artificial Intelligence, Biotechnologie, Waterstof en Chemie zijn zo bij het Rijk onder de aandacht gebracht. Daarnaast heeft de MRDH input geleverd op het investeringsvoorstel van I&W dat zich richt op metropolitaan OV -in combinatie met verstedelijking- en de verbinding tussen de campussen en economische toplocaties. Of en wanneer deze investeringsvoorstellen gefinancierd gaan worden is nog onduidelijk. De regionale coalitie blijft echter inzetten op het maken van een regionale Groeiagenda en volgt de ontwikkelingen rond het nationale Groeifonds nauwgezet.
Tarieven openbaar vervoer	
Het verhogen van tarieven van het openbaar vervoer, zonder tegenprestatie, vinden wij onwenselijk.	Op basis van de raadsconsultatieronde Tarievenonderzoeken OV worden enkele tariefmaatregelen verder uitgewerkt en wordt een Tarievenkader opgesteld met daarin de

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	kansrijke maatregelen (bijvoorbeeld kinderkaartje). Door diverse stakeholders is de wens geuit voor een duidelijke koppeling tussen tarieven en kwaliteitsverbeteringen in het OV. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen wordt hiermee rekening gehouden. Het voorstel is nu om op 28 oktober 2020 in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het Tarievenkader vast te stellen, maar de invoering van de maatregelen pas op een nog nader te bepalen moment te plannen, vanwege de Coronacrisis. Jaarlijks wordt op basis van de ontwikkeling van de kosten voor de OV-sector een Landelijk Tariefindex (LTI) bepaald. Het is gebruikelijk, en dat doen we ook dit jaar, dat de LTI het uitgangspunt is voor het aanpassen van de landelijke en regionale OV-tarieven.
Verstedelijking en mobiliteit	
Uit de lijst van forse investeringen blijkt voor Rijswijk eens te meer de noodzakelijke koppeling tussen verstedelijking (ruimtelijk, economisch) en mobiliteit. Een inhoudelijke koppeling en een financiële koppeling. Wij verwachten dat de MRDH ons financieel ondersteunt in de verstedelijkingsopgave waar wij voor staan. Daarnaast verwachten wij van de MRDH ook investeringen in openbaar vervoer, fiets en auto, waarbij aandacht is voor de C02 reductie en innovatie, om de groei van mobiliteit in goede banen te leiden. De leefbaarheid van dit deel van de regio is gebaat bij nieuwe vormen van mobiliteit en nieuwe concepten. Met name voor Rijswijk is de verstedelijkingsopgave een zware opgave, als snelst groeiende stad van Nederland met een hoge bouwproductie van woningen rond de Prinses Beatrixlaan, de transformatiegebieden van de Plaspoelpolder en in Rijswijk Buiten. Dit maakt vanaf komend (begrotings)jaar een intensivering van de samenwerkingsagenda tussen Rijswijk en MRDH nodig. Een samenwerkingsagenda met reeds bekende onderwerpen Prinses Beatrixlaan, knooppunt Station Rijswijk en de openbaar vervoerontsluiting van Rijswijk Buiten, mede gelet op de gebiedsontwikkelingen en de effecten van de Haagse Binckhorst. Wij verwachten commitment van de MRDH in de intensieve samenwerkingsagenda. Inhoudelijk, organisatorisch en financieel.	Het algemeen bestuur constateert dat de gemeente de metropolitane beleidslijnen van mobiliteit en verstedelijking omarmt. En daarbij accenten legt op het gebied van OV, fiets, auto, duurzaamheid en innovatie. Wij waarderen deze constructieve inbreng en zoeken in 2021 en verder in de samenwerking met de gemeente op hoe de beleidsprioriteiten tot uitvoering worden gebracht. De MRDH organisatie gaat graag met de gemeente Rijswijk in gesprek over een intensieve samenwerkingsagenda, waarbij inhoud, organisatie en financiën onderwerp van gesprek zijn en zal het initiatief nemen voor dit gesprek. Met het oog op integrale verstedelijking met een goede balans in woningbouw, werklocaties, regionale voorzieningen en bereikbaarheid kijken we vanuit die integrale

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	samenwerking naar mogelijke investeringen in OV en verstedelijking.
Openbaar vervoer	
Hiernaast verwachten wij van de MRDH dat zij actief en snel actie onderneemt om tot een goede oplossing te komen voor buslijnen 23 HTM en 51 EBS. Wij rekenen er op dat u voortvarend meewerkt aan een oplossing voor het verdwijnen van het openbaar vervoer in de Muziekbuurt, ondanks dat de coronacrisis het functioneren van het openbaar vervoer in problemen heeft gebracht.	In het kader van de Vervoerplannen 2021 heeft MRDH ook een reactie van Rijswijk ontvangen over openbaar vervoer in de Muziekbuurt. Een vervoerkundige reactie daarop wordt opgenomen in de Nota van reactie die onderdeel uitmaakt van de Vervoerplanprocedure. MRDH heeft tot op heden steeds met Rijswijk meegedacht over haalbare alternatieven voor de Muziekbuurt en zal dat blijven doen ondanks de onzekerheden als gevolg van de Coronacrisis.
Coronacrisis	
De MRDH dient verder ook de impact van de coronacrisis op het OV te monitoren. De plannen hieromtrent zien wij graag spoedig door u voorgelegd worden.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt onder meer ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren.
Investeren in de regio	
Verder blijkt uit het meerjarenbeeld hoe belangrijk de aanpak “ Investeren in de Regio" is, evenals de lobby naar het Rijk voor deelname van MRDH aan de Groeistrategie en Groeifonds voor Nederland. Een actieve rol van de MRDH in deze lobby, is van belang. Een bijzonder voorbeeld van en lobby naar het Rijk is de Prinses Beatrixlaan. De verstedelijkingsplannen in Den Haag Zuid West kunnen zorgen voor capaciteitsproblemen op het bestaande weggenet. Wij verwachten dat de MRDH hier een actievere rol in pakt en de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan blijft monitoren. Wij zien een lange tunnel als noodzakelijk en willen er samen met u voor zorgen dat de investeringen bijdragen aan de leefkwaliteit en veiligheid, een kwalitatief goede invulling van verstedelijkingsopgave en het versterken	De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag hebben op 30 januari 2019 een bestuursovereenkomst ondertekend waarin de partijen afspraken hebben gemaakt over de uitwerking en realisatie van de Prinses Beatrixlaan en flankerende maatregelen. Het doel van de Overeenkomst is het vastleggen van de tussen de partijen bereikte

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
van de economische functie van winkelcentrum In de Bogaard. We spreken hier de verwachting uit dat dit proces niet tot 2030 zal duren.	overeenstemming over de keuze voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan, de wijze van uitwerking en realisatie, inclusief de daarbij behorende voorwaarden en financiële bijdragen en de wijze waarop partijen gedurende de komende jaren met elkaar zullen samenwerken. Overeengekomen is dat de MRDH zich namens de Partijen zal inspannen voor het verkrijgen van een Rijksbijdrage voor het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. Dit heeft echter niet tot succes geleid. Voorts is afgesproken dat Rijswijk zelf op zoek zou gaan naar de helft van de beoogde rijksbijdrage en MRDH de andere helft dan voor haar rekening neemt. Ook dit heeft tot op heden niet geleid tot een sluitend dekkingsplan. Met de bestuursovereenkomst is de overweging opgenomen dat de lange tunnelvariant voorkeur heeft voor de gemeente Rijswijk, Den Haag en de MRDH, omdat deze zowel qua doorstroming als qua ruimtelijke kwaliteit veel meerwaarde heeft. De kosten van deze variant (240 mln euro incl. BTW) wegen echter, in elk geval tot 2030 niet op tegen de baten. De MRDH zal, zoals afgesproken in de bestuursovereenkomst, in samenwerking met partijen periodiek een monitoring uitvoeren van de verkeerontwikkeling en –effecten op de Prinses Beatrixlaan. Op basis van de resultaten van de monitoring spreken partijen af welke aanvullende maatregelen, waaronder een lange tunnel, noodzakelijk en haalbaar zijn. De MRDH zal de resultaten van de monitoring agenderen in haar regulier overleg met het Rijk.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Programma Economisch Vestigingsklimaat	
De MRDH zet zich in om deze economische vernieuwing samen met partners zoals onderwijs- en kennisinstellingen richting te geven en te versnellen. De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de doelstellingen voor het vernieuwen van de economie uit de Strategische Agenda MRDH 2022. Rijswijk ziet in de Strategische Agenda een goede aansluiting met de speerpunten. Tegelijkertijd zien wij wel nieuwe economische uitdagingen voor ondernemers ontstaan door de coronacrisis. Aandacht en coördinatie vanuit MRDH, zodat gemeenten met elkaar in gesprek blijven en zijn over harmonisatie van maatregelen, is ook hier noodzakelijk. Gezien de ontwerpbegroting is opgesteld volgens de Strategische Agenda zien wij ook hierin een aansluiting met onze gemeente. De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de MRDH-deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner, waarbij de inwonersbijdrage wordt geïndexeerd voor prijspeil 2021. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten en we erkennen dat indexering nodig is om jaarlijks op een gelijk investeringsniveau te kunnen blijven, waarbij de MRDH zich actief inzet om de investeringen van de MRDH gelijk te houden.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. **Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting worden de activiteiten beschreven die de MRDH vanuit haar platformfunctie uitvoert.
Coronacrisis	
Tot slot realiseren wij ons dat de coronacrisis impact heeft op de begroting algemeen en meer specifiek op het Openbaar Vervoer. Wat de gevolgen exact zullen zijn is nu nog niet te zeggen. Om die reden stellen wij voor dat de MRDH twee tussentijdse bestuurlijke rapportages overlegd, om zicht te houden op de impact van de coronacrisis op de begroting.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Rotterdam	
Algemeen	
De ontwerpbegroting geeft een helder overzicht van ambities en activiteiten van de MRDH en geeft geen aanleiding voor het maken van opmerkingen over structuur of leesbaarheid.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Investeringsruimte openbaar vervoer onder druk	
Met het Algemeen Bestuur MRDH maakt de Rotterdamse gemeenteraad zich grote zorgen over het feit dat de investeringsruimte voor openbaar vervoer steeds meer onder druk komt te staan. In de combinatie van maatschappelijke opgaven op het gebied van verstedelijking, mobiliteit en energietransitie neemt hoogwaardig openbaar vervoer nog steeds een belangrijke plek in.	Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven en werken hier ook aan. Wij hebben deze problematiek eveneens onder de aandacht gebracht van het Rijk. De COVID-19 crisis heeft wel impact op het traject 'Investeren in de regio', waar investeringen in hoogwaardig OV onderdeel van uitmaken. De directe aanleiding om met de partners in triple helix coalitie voor Zuid-Holland/EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Wel zijn er door departementen investeringsvoorstellen opgesteld waar de regio input op heeft geleverd. De gewenste investeringen op het terrein van o.a. Quantumtechnologie, Artificial Intelligence, Biotechnologie, Waterstof en Chemie zijn zo bij het Rijk onder de aandacht gebracht. Daarnaast heeft de MRDH input geleverd op het investeringsvoorstel van I&W dat zich richt op metropolitaan OV -in combinatie met verstedelijking- en de verbinding tussen de campussen en economische toplocaties. Of en wanneer deze investeringsvoorstellen gefinancierd gaan worden is nog onduidelijk. De regionale coalitie blijft echter inzetten op het maken van een regionale Groeiagenda en volgt de ontwikkelingen rond het nationale Groeifonds nauwgezet.
Schiedam	
Algemeen	
Wij zijn verheugd dat u de Ontwerpbegroting MRDH 2021 en het ontwerp Treasurystatuut 2021 opnieuw beschikbaar heeft gemaakt en hebben deze in goede orde ontvangen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat de Ontwerpbegroting MRDH 2021 en het ontwerp Treasurystatuut 2021	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
voldoen aan de kaders en dat wij geen gebruik zullen maken van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.	
Samenwerking en kennisuitwisseling COVID-19	
U geeft aan dat de Ontwerpbegroting 2021 is opgesteld voor het uitbreken van COVID-19 en dat de begroting als gevolg hiervan mogelijkerwijs zal worden aangepast. Wij steunen u in uw inspanningen de financiële gevolgen en de noodzaak van mogelijke aanvullende maatregelen te inventariseren. Wij hopen dat u uw rol in het faciliteren van samenwerking en kennisuitwisseling rondom dit thema zult voortzetten.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze steunbetuiging. **Het algemeen bestuur verwijst verder naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Vlaardingen	
Indexering bijdrage	
Wij stemmen in met de concept-begroting en concept-treasurystatuut. Het werkplan is onderdeel van de begroting en daarover hebben wij de onderstaande opmerkingen en / of zienswijzen. Wij zien deze opmerkingen graag verwerkt worden in het werkplan. Onder het voorbehoud dat u zicht geeft in de wijze waarop u uitvoering geeft aan de indexering van de bijdrage in 2021, conform de brief van januari 2020, zodat uw meerjarenbegroting 2021 en verder op een nullijn komt met betrekking tot de omvang van uw begroting	De MRDH heeft geen brief ontvangen van de gemeente Vlaardingen over de indexering van de bijdrage in 2021. De indexering van de inwonerbijdrage voor het economisch vestigingsklimaat is gebaseerd op de kadernota, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur op 6 maart jl.
Samen aan het werk	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
De gemeente Vlaardingen staat onder preventief toezicht van de provincie. Vlaardingen werkt de aankomende jaren aan een leefbare stad en richten ons op wonen, veiligheid, onderwijs en sociaal. Deze focuspunten staan in het herstelplan, waarmee wij een duurzame gezonde begroting nastreven. De gemeenschappelijke regelingen spelen daar een grote rol in. Wij willen graag samen aan het werk, strategie ontwikkelen om ons potentieel beter te benutten, onderlinge afstemming en belangenbehartiging in en via de MRDH. Samenwerking in de regio voor duurzame welvaart en welzijn is daar bij belangrijk.	Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven. Vanuit onze focus op het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid werken we samen aan de ruimtelijk-economische versterking van de regio en het verhogen van het welzijn en de welvaart van onze inwoners.
<u>Bereikbaarheid is van belang voor groei van duurzame welvaart</u> Wij pleiten voor een integrale benadering. Goede stedelijke OV-infrastructuur versterkt het economisch vestigingsklimaat. Wij zien in de verstedelijkingsopgave veel kansen om het economisch vestigingsklimaat rond de Hoekse Lijn te versterken. Met de 2000 extra woningen en de bedrijventerreinen die ook onderdeel uitmaken van hetzelfde gebied is er een enorme uitdaging in het bereikbaar houden van dit voor de regio belangrijke gebied. Vlaardingen hecht er waarde aan, de revitalisering van haar bedrijventerreinen voort te zetten, om door 'schoon, heel en vooral veilig' goed gebruik van de terreinen te stimuleren en te ontwikkelen. Wij doen dit in samenwerking met ons goed georganiseerde bedrijfsleven. Wij waarderen de inzet van de MRDH hierop, en hopen dat dit leidt tot een gezamenlijke visie op de kansen en mogelijkheden van de hoekse lijn voor de regio.	Wij kunnen deze zienswijze alleen maar onderschrijven. De MRDH wil graag samenwerken aan een integrale verstedelijking met een goede balans in woningbouw, werklocaties, regionale voorzieningen en bereikbaarheid.
Een robuuste aansluiting van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet is van groot belang. Vaak vormt dit punt, waar het verkeer van de snelwegen het stedelijk netwerk op komt, de zwakste schakel in het verkeersnetwerk met afwikkelingsproblemen tot gevolg. Dit is in onze regio momenteel al zichtbaar en zal met de komst van de Blankenburgverbinding versterkt worden. De aanpak van deze knelpunten moet daarom hoger op de agenda komen. Een goed functionerend wegennet moet samen met de Hoekse Lijn gezien worden als de ruggenwervels en ribben van de regio. Zonder deze steun houden wij het geheel niet sterk overeind. Concreet gaat het dan om bedrijventerreinen in de Rivierzone en het te ontwikkelen Unileverterrein. Met name de Marathonweg als verbinding naar het hoofdwegennet is van groot belang voor de ontwikkeling van deze gebieden. Anders staat niet alleen Vlaardingen stil, maar ook de A20.	Rijk en regio hebben in het BO MIRT najaar 2017 afgesproken om te starten met een adaptief aansluitingenprogramma HWN-OWN. Hiervoor is een budget van EUR 6 mln. incl. BTW voor 'gereserveerd' (50-50 Rijk-regio). Binnen het programma is Vlaardingen-west één van de aansluitingen die is onderzocht. Op basis van een categorisering naar ernst van de problematiek is Vlaardingen-west ingedeeld in de categorie met aansluitingen waar vanuit de huidige analyse geen (groot) knelpunt is geconstateerd, maar waarvan we vanuit eerdere Rijk-regio studies weten dat er op middellange termijn sprake zal zijn van 'robuuste' knelpunten. Het programma is gestart met de vijf aansluitingen die als prioritair zijn gekenmerkt, waarvan inmiddels drie uit het programma HWN-OWN zijn

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	gehaald en worden opgepakt in een ander programma. Dit biedt eventueel mogelijkheden voor de aansluitingen met minder prioriteit, waaronder de aansluiting Vlaardingen-west. De MRDH zal de komende tijd als trekker van het programma aansluitingen HWN-OWN dit verder oppakken met de gemeente Rotterdam en Den Haag, de Provincie Zuid-Holland en het rijk. De MRDH zal de gemeente Vlaardingen op de hoogte houden van de ontwikkelingen van het programma HWN-OWN.
Zowel Vlaardingen als de regio kijken naar innovatieve en alternatieve vervoersmiddelen. Het gebruik van de fiets is hier een goed voorbeeld van en geeft een zeer goede combinatie met het ov. Als gemeente hebben wij de ambitie om fietsstad 2022 te worden en te voor een verbeterde bereikbaarheid voor fietsers. In regionaal verband ondersteunen wij de MRDH in het uitrollen van de fietssnelwegen. Een goede inzet, zowel stedelijk als regionaal, op de bereikbaarheid voor fietsers zorgt voor een daling van het autoverkeer op de snelwegen in de uitstoot van schadelijke stoffen. Ondersteuning van de MRDH bij het behalen van deze doelstellingen is essentieel voor Vlaardingen, gezien onze financiële situatie.	Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze steunbetuiging voor de in de begroting opgenomen opgaven op het gebied van fiets en Metropolitane fietsroutes.
De intermediaire zone (tussen economisch kerngebied en ruraal gebied) zal voor de toekomst van de BV Nederland in belang toenemen. Er komen steeds meer mensen wonen in de stad, dat heeft gevolgen voor de regio (congestie, stijgende grondprijzen etc.). Vaak ligt de focus op het verder stimuleren van de kerngebieden in deze zones. Dit blijkt onder meer uit de majeure Europese financiering die beschikbaar is voor Rotterdam, Den Haag en Drechtsteden. Vaak is in deze kerngebieden al een sterke motor aanwezig. Om verdere groei van regio en kerngebieden mogelijk te maken neemt het belang van de regio's zoals die van Waterweggemeenten toe, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. De groei kan immers alleen plaatsvinden als de verschillen tussen economische kernzone en intermediaire zone niet te ver uiteenlopen. Anders is er het risico dat er meer segregatie ontstaat in economische én sociale ontwikkeling. Een fenomeen dat al goed waarneembaar is in de VS, VK en Duitsland. Dit zorgt ervoor dat de ontwikkeling van het bruto regionaal product in gevaar komt. Niet alleen voor de Waterweggemeenten, maar ook voor het gehele grootstedelijke gebied.	De MRDH werkt samen met gemeenten aan een goede balans in woningbouw, werklocaties, regionale voorzieningen en bereikbaarheid. Dit geldt zowel voor economische kernzones als voor intermediaire zones. Met de gemeente Vlaardingen doen we dit onder andere vanuit de aanpak voor verstedelijking rondom de Hoekse Lijn en transformatie en herontwikkeling van bedrijventerreinen.
	Gemeente Vlaardingen heeft een pre-intentieverklaring voor een Zorg Innovatie Academie (ZIA) gedeeld met de MRDH. De verklaring geeft een goed beeld van wat de

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Samen in de regio werken aan meer welvaart en welzijn Vlaardingen ligt in een sociaal zeer kwetsbare regio met relatief veel werklozen, arbeidsongeschikten, laagopgeleiden en veel sociale woningbouw (Leefbaarheid in Nederland 2018, Rigo). 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. De Care Innovation Academy is regionaal van betekenis en in de huidige situatie nog relevanter geworden. Niet alleen voor het verbeteren van de aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt, maar ook voor stimuleren van (technologische) innovatie in de zorg. Wij willen een aanpak ontwikkelen die inspeelt op actuele maatschappelijke vraagstukken binnen de regio, zoals vergrijzing, minder intramurale zorg, bieden van betekenisvol onderwijs in echte situaties (leerwerkplaatsen), de inwoner centraal stellen door samenwerking tussen zorgsectoren. Er zijn al diverse onderwijs- en zorginstanties actief en werken met ons samen aan een visie. Wij zoeken daarbij samenwerking met Maassluis, Schiedam, Nissewaard en Rotterdam. Wij willen de MRDH een bijdrage vragen voor een haalbaarheidsstudie.	initiatiefnemers in hoofdlijnen voor ogen hebben met ZIA. MRDH denkt al actief mee in de planvorming. De pre-intentieverklaring wordt besproken in de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat van 15 juli. Doel van de bespreking is om te informeren en draagvlag te creëren voor een verder uitgewerkt voorstel door Vlaardingen. Over de mogelijkheden van een bijdrage door de MRDH aan dit soort campusprojecten wordt later dit jaar nog door de bestuurscommissie besloten. Op z'n vroegst is daar in 2021 geld voor beschikbaar in de begroting.
Vrijetijdseconomie	
Op het thema vrijetijdseconomie is veel energie, deskundige ondersteuning vanuit de NBTC en wordt dit thema met input van de gemeenten vormgegeven. Een mooi voorbeeld van hoe we vanuit een doelstelling gezamenlijk optrekken in de uitwerking. Toerisme is belangrijk voor de draagkracht van het gebied. Vlaardingen heeft in dat opzicht veel te bieden, o.a. vanuit historisch perspectief met het ontstaan van Holland. Groen en recreatie dragen ook bij aan de leefbaarheid, zoals de Broekpolder en het Krabbepark dat in ontwikkeling is. Deze houden het gebied met al zijn tegenstellingen in balans.	Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie.
Kortom, wij werken graag mee aan meer welvaart en welzijn voor onze inwoners en zien dat graag verwerkt in het werkplan en in een vertaling in de proposities voor de regio en het MIRT. Tenslotte gaan wij graag in gesprek over de regeling voor de ontwikkeling voor campussen.	Het algemeen bestuur verwijst hiervoor naar onze overige reacties op uw zienswijzen.
Wassenaar	
Algemeen	
De MRDH verhoogt de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat volgens de gebruikelijke procedure. Hierbij willen we graag aantekenen dat de dekking van de apparaatskosten *maximaal* € 1,14 bedraagt, conform de kadernota. Na bijraming past de Ontwerpbegroting MRDH 2021 binnen de gemeentelijke begroting. De gemeente Wassenaar staat achter de keuzes die worden voorgesteld in de Ontwerpbegroting en deze kan daarom op onze instemming rekenen.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze instemmende reactie. Van de inwonerbijdrage van € 2,72 wordt in de begroting 2021 € 1,02 aan apparaatskosten besteed.
Meer aandacht voor het ontsluiten van de noordelijke zijde van de metropoolregio	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Wel vragen we aandacht voor een belangrijk doel uit de strategische agenda van het programma Economisch Vestigingsklimaat van de MRDH, waarbij ruimte voor recreatie en groen wonen wordt gezien als belangrijke voorwaarde voor het aantrekkelijke internationale vestigingsklimaat van de MRDH. Wassenaar biedt bij uitstek veel en veelzijdig groen dat gebruikt wordt om in te recreëren. Dit groen kan worden onderscheiden in de kuststrook met zee, strand en duinen, cultuurhistorie met monumentale landgoederen en buitenplaatsen, agrarisch veen-weidegebied en de bloembollencultuur. Wassenaar kent daarbij de grootste biodiversiteit van Nederland. Dit diverse aanbod van groen en ruimte, middenin de zeer verstedelijkte metropoolregio, geeft recreanten en inwoners ruimte om te ademen. Daarnaast wordt de groene ruimte ook gebruikt door Dunea als productielocatie van drinkwater en kunnen 1,3 miljoen mensen voorzien worden van schoon drinkwater. Tot slot wordt het ruime groengebied van Wassenaar ingezet voor de agrarische sector en daarmee het landschapsbeheer. Het grote aanbod en de veelzijdigheid aan groen gelden als belangrijke factoren in de vestigingskeuze van veel internationale functiebekleders in de metropoolregio: Wassenaar is de woonplaats van ruim 40 ambassadeurs en ongeveer 20% van de inwoners van Wassenaar is internationaal. Ook het ruime aanbod van internationaal onderwijs, maakt het voor internationals aantrekkelijk om zich in de metropoolregio te vestigen. De strategische agenda van de MRDH benadrukt als belangrijke voorwaarde voor stedelijk bouwen, dat de omliggende regio groen en bereikbaar moet blijven. Wassenaar steunt concrete programma's en voorstellen op dit gebied en levert daar graag een bijdrage aan. Maar de twee vitale functies die Wassenaar bekleedt binnen de metropoolregio - het bieden van veel en veelzijdig groen én het bieden van een hoogwaardig woonklimaat voor internationals - staan onder druk door de verkeerssituatie aan de noordelijke zijde van de metropoolregio. Dit is het gevolg van de slechte doorstroming op de A44/N44 tussen Den Haag en Amsterdam, met sluipverkeer door Wassenaar waar dagelijks grote hinder van wordt ondervonden. Momenteel rijden er iedere dag alleen al over de N44 60.000 automobilisten door Wassenaar. Daarnaast neemt het sluipverkeer over de binnenwegen jaarlijks aanzienlijk toe. De aangekondigde bouw van minimaal 5000 woningen bij Valkenburg zal deze situatie er niet beter opmaken. Wij pleiten daarom voor meer aandacht voor het ontsluiten van de noordelijke zijde van de metropoolregio, op een wijze waarop het doorgaande verkeer wordt geleid via de hoofdroute van de A4 en aansluit op de nieuwe randwegstructuur van Den Haag. Dezelfde ontsluiting van de noordkant van de metropoolregio kan gerealiseerd worden door middel van uitbreiding van hoogwaardig OV. Beide maatregelen dragen bij aan vermindering van de verkeersdruk in Wassenaar en bieden een positieve stimulans aan de verdere ontwikkeling van de groene long tussen de Haagse en de Leidse regio. Zo kunnen de mogelijkheden die Wassenaar biedt op het gebied van groen, recreatie en economisch vestigingsklimaat optimaal ten goede komen aan de metropoolregio. Dit geldt ook voor de op handen zijnde realisatie van 240.000 woningen in de regio: Wassenaar biedt ruimte om te ademen.	Op dit moment werken de provincie Zuid-Holland (realisatie RijnlandRoute) en Rijkswaterstaat (planuitwerking A4 Burgerveen-N14-verbreding A4) aan verbetering van het wegennet ten noorden van de metropoolregio. Daarmee wordt meer verkeer geleid via de hoofdstructuur A4 in plaats van de N44. De MRDH heeft het initiatief genomen voor een onderzoek naar de doorstromingsproblematiek van het wegennet in en om Wassenaar na opening van de RijnlandRoute en A4 Burgerveen-N14. Dit gaat in samenwerking met de gemeenten Wassenaar en Den Haag, Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. In dit onderzoek zullen verschillende varianten voor toekomstige netwerkontwikkeling worden onderzocht, waaronder het voorstel van de gemeente Wassenaar. Als MRDH gaan we kijken hoe we de ambities en voorstellen van de gemeente Wassenaar een goede plek in de verdere uitwerking kunnen geven.
Westland	
Algemeen	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
De ontwerpbegroting, zoals deze nu is voorgelegd, is naar ons oordeel in evenwicht en biedt de mogelijkheid om vastgesteld beleid uit te voeren. De raad heeft in haar vergadering van 26 mei 2020 de ontwerpbegroting voorzien van een positief advies.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Westvoorne	
Algemeen	
De ontwerpbegroting 2021 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda MRDH als strategisch kader. De doelstellingen zijn vertaald in de drie begrotingsprogramma's. Binnen de diverse doelstellingen van deze programma's ziet de gemeente Westvoorne voldoende ruimte om een bijdrage te leveren. Denk daarbij aan onze bijdrage op het gebied van Vrijetijdseconomie en de uitwerking van het Fieldlab Green Economy Westvoorne.	Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.
Coronavirus	
De begroting is opgesteld conform de vastgestelde kaders in de Kadernota. De opgaven waarvoor de gezamenlijke gemeenten zich gesteld zien, zijn naar onze mening goed weergegeven. De huidige situatie met het Corona-virus plaatst deze opgaven in een nieuwe realiteit. Dit zal consequenties hebben op de opgaven en resultaten van zowel de Vervoersautoriteit als het Economisch Vestigingsklimaat. Wij hopen uiteraard dat deze effecten beperkt blijven en dat we samen, ook in de toekomst goede resultaten blijven behalen. Mocht het Corona-virus aanleiding geven tot een gewijzigde begroting dan zien wij deze graag tegemoet.	**Het algemeen bestuur verwijst voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten	
Wel vragen wij aandacht voor de verdere uitwerking van de gebiedsuitwerking Voorne-Putten. De bereikbaarheid van Voorne-Putten wordt steeds problematischer en maatregelen steeds noodzakelijker. Mede gelet op de afspraken rondom verstedelijking vragen wij om gebalanceerde aandacht voor de meer landelijke gemeenten binnen de metropoolregio.	De gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven is ook voor de MRDH een belangrijke gebiedsuitwerking. We nemen actief deel aan dit project en dragen ook zorg voor een goede positie van dit project binnen het Gebiedsprogramma MoVe. We trekken graag gezamenlijk op voor een goede balans binnen de regio.

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Zoetermeer	
Financiën	
Wij hebben kennisgenomen van de regionale ambities ten aanzien van de wensen met betrekking tot de toekomstige investeringsopgave uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en uw kanttekening dat deze hoger zijn dan de momenteel toegekende en aanwezige middelen. De ambities kunnen alleen tot stand komen wanneer er extra middelen komen. Als deze middelen er niet komen, moeten er projecten afvallen. Wij vragen uw aandacht voor een transparante en zorgvuldige besluitvorming ten aanzien van de afwegingen over prioritering van projecten en een zorgvuldige, volledige en tijdige informatieverstrekking hierover aan de deelnemende gemeenteraden. Wij hebben uw kanttekening gezien dat ook de reguliere exploitatiebudgetten vanuit de BDU-middelen en de daar tegenoverstaande kosten van de vervoerders onder druk staan. Wij vragen, wanneer daar keuzes moeten worden gemaakt, hier ook om zorgvuldigheid, transparantie en een tijdige informatieverstrekking aan gemeenteraden. Dit geldt vanzelfsprekend ook over de eventuele meerjarige effecten die voortvloeien uit de corona-crisis.	De begroting is een inhoudelijke uitwerking en financiële doorvertaling van de beleidskaders die door het Algemeen Bestuur zijn vastgesteld, zoals de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Binnen de beleidsmatige en financiële kaders die het Algemeen Bestuur vaststelt, zorgen de beide bestuurscommissies met advies van de adviescommissies voor de uitvoering. Het gesprek over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn wordt per beleidsveld of project geagendeerd in deze commissies. We gaan bekijken of de begroting in de toekomst het bestuurlijke gesprek over de beleidsmatige en financiële koers meer kan faciliteren. **Het algemeen bestuur verwijst verder voor de beantwoording naar de ALGEMENE COVID-19 TOELICHTING.** In deze algemene toelichting wordt ingegaan op de huidige stand van zaken van de taakvelden openbaar vervoer, verkeer en economisch vestigingsklimaat. De tot nu toe ondernomen acties en gemaakte afspraken hebben geen consequenties voor het huidige begrotingsjaar en de ontwerpbegroting MRDH 2021. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn waardoor aanvullende besluiten worden genomen, zullen we de raden hierover via de colleges informeren. Mocht een andere inzet van financiële middelen voor de begroting 2020 of later nodig zijn, dan zullen die wijzigingen via begrotingswijzigingen bij bestuursrapportages worden behandeld.
Vervoersautoriteit	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
In hoofdstuk 2 (paragraaf 2.1.1.2) van de Ontwerpbegroting staat beschreven dat er plannen zijn voor het uitvoeren van een studie naar Bus Rapid transit systemen op het tracé Zoetermeer-Rotterdam. Er heeft reeds een verkenning plaatsgevonden waaruit blijkt dat dit geen voordelen kent voor dit tracé. Wij willen u verzoeken de tekst in de definitieve begroting hierop aan te passen. Deze reactie is afgestemd met Gertjan Nijsink (MRDH).	In paragraaf 2.1.1.2 werd bedoeld: De Ontwikkelstrategie HOV Zoetermeer-Rotterdam. Daarbij is het doel om, conform het besluit van de Programmaraad van 31 oktober 2019, een ontwikkelpad uit te werken van de huidige R-netbus tussen station Lansingerland-Zoetermeer en metrohalte Rodenrijs naar lightrail als eindbeeld.
Betrokkenheid bestuurders	
De gemeente Zoetermeer is verheugd over de inspanningen van de MRDH om de betrokkenheid van de bestuurscommissie en adviescommissie economisch vestigingsklimaat te vergroten door middel van locatie- en projectbezoeken. Ook de inspanningen tot nauwere samenwerking tussen de bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat en de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland wordt toegejuicht. Het vergroten van de betrokkenheid van de bestuurscommissie en adviescommissie economisch vestigingsklimaat blijft echter een continu punt van aandacht. De gemeente Zoetermeer pleit ervoor om hier aandacht aan te blijven besteden. Ook de betrokkenheid van de Gedeputeerden Staten blijft vanwege de toenemende verweving van regionale economische vraagstukken van belang.	In de evaluatie van de samenwerking binnen de metropoolregio (2017) is aanbevolen om de strategie te verduidelijken, het besluitvormingsproces van de MRDH te verhelderen en expliciteren, en wat minder, kortere en helderdere stukken te gaan opleveren. Belangrijk aandachtspunt in de evaluatie was een goede positionering van de adviescommissies van raadsleden en de gemeenteraden in verband met de democratische legitimatie. Alle aanbevelingen zijn inmiddels geïmplementeerd. Medio 2021 zal de stuurgroep follow-up evaluatie een voorstel doen hoe voor eind 2021 de volgende evaluatie te doorlopen, ruim voor de raadsverkiezingen in 2022. De betrokkenheid van Gedeputeerde Staten is bekrachtigd in een samenwerkings-overeenkomst die in november 2018 is gesloten en geïmplementeerd. Leden van GS worden uitgenodigd voor alle vergaderingen van het algemeen bestuur, presidia en bestuurscommissies. De voorzitter en plv. voorzitter van de bestuurscommissies hebben een doorlopende uitnodiging voor de provinciale bestuurlijke tafels op het gebied van verkeer en vervoer en economie.
Beleidsnota Risicomanagement en weerstandvermogen	

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
Op 12 juli 2019 is de Beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. De opname van het onderdeel verkeer en vervoer geeft ons een beter beeld over het beleid ten aanzien van de uitvoering van de projecten. Zoetermeer wil graag op korte termijn uitleg over eventuele risico's en de bijbehorende maatregelen. Met name op het gebied van concessieverlening, exploitatie, het beheer en onderhoud van het openbaar vervoer en tot slot eventuele risico's bij de drie verbonden partijen (HTM, RET en de Verkeersonderneming). De corona-crisis maakt dit nog eens extra duidelijk.	Het benoemen van risico's m.b.t. de verbonden partijen is een vast en verplicht onderdeel van de paragraaf verbonden partijen in de begroting en jaarrekening van de MRDH. Voor de verbonden partijen RET en HTM wordt daarbij nog verwezen naar de paragraaf weerstandsvermogen, waar alle risico's staan beschreven. Hierin staat beschreven dat de MRDH risico's loopt vanwege haar financieringsfunctie jegens de vervoerders. Om dit risico af te dekken wordt een toereikende risicoreserve opgebouwd.
Vennootschapsbelasting (Vpb)	
In hoofdstuk 3 van de Ontwerpbegroting 'algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting' geeft u aan dat de Belastingdienst de baten die voortvloeien uit de treasury activiteit ziet als een ondernemersactiviteit en in de Vpb moet worden betrokken. U bent hiertegen in bezwaar gegaan. In de begroting is aangegeven dat het bij deze treasury opbrengst gaat om ca. € 6 mln. per jaar en dat er ca. € 1,5 mln. Vpb moet worden afgedragen. Aangegeven is dat de lasten in afwachting van een definitieve uitspraak nog niet worden genomen. Wij adviseren u voorzichtigheidshalve het surplus van de risicoreserve ter waarde van € 27 mln. (zie hoofdstuk 4 paragraaf 4.3 en hoofdstuk 6) in afwachting van deze uitspraak nog niet te besteden dan wel het surplus op te hogen met de betaalde en nog te betalen Vpb. Hiermee wordt voorkomen dat, wanneer de belastingdienst in het gelijk wordt gesteld, de reserve niet meer toereikend is om het risico voor financieringen af te dekken.	De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting. Wet- en regelgeving voorzien er in dat financiering plaatsvindt uit hoofde van de publieke taak en dat bankieren verboden is en daarmee geen ondernemersactiviteit betreft. In de Handreiking Treasury 2015 van het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties is dit als volgt verwoord op pagina 19: *"Uit deze eisen komt naar voren dat bankieren – zoals het bewust aantrekken van gelden om deze uit te lenen met als doel het genereren van inkomen – verboden is (Ruddo, art. 2a, eerste lid). Ook is het innemen van zogenaamde "niet-effectieve posities" met derivaten niet toegestaan, omdat in dat geval de risico's worden vergroot in plaats van afgedekt (zie paragraaf 3.2.1). Kortom, de treasury van decentrale overheden is een servicecentre met een geoefend oog voor risico's en geen profitcentre."*

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	Vooralsnog houdt de MRDH er dus rekening mee dat zij uiteindelijk in het gelijk zal worden gesteld en neemt zij uw advies niet over. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,5 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio.
Rekenkamer	
De gemeente Zoetermeer heeft in de zienswijze op de begroting 2020 van de MRDH het bestuur van de MRDH verzocht om te onderzoeken of het mogelijk is een rekenkamerfunctie in te stellen. Daarop was uw reactie om deze suggestie niet over te nemen op basis van artikel 184 lid 1 van de Gemeentewet en de ontwikkelingen in dit kader vanuit het Rijkstraject voor verbetering van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Wij brengen dit verzoek nogmaals bij u onder de aandacht. Mede gelet op de conclusies van de accountant, zoals beschreven op pagina 6 van het accountantsrapport 2019, wordt de noodzaak van een rekenkamerfunctie voor de MRDH benadrukt. De gemeente Zoetermeer doet het dringende verzoek aan het bestuur van de MRDH om de aanbevelingen, die staan vermeld op pagina 9 van het accountantsrapport 2019, op te volgen en voor eind 2020 het onderzoek te hebben afgerond naar de mogelijkheden voor het instellen van een rekenkamerfunctie voor de MRDH.	De accountant gaat in zijn rapport niet in op een rekenkamerfunctie voor de MRDH. De accountant geeft in zijn rapport op pagina 9 onder meer aan dat de MRDH haar processen beheerst. Wel vermeldt hij verbeterpunten. Bijvoorbeeld om in de verantwoordingsstukken (begroting, bestuur rapportage, jaarrekening) cijfermatig inzicht te geven in de rail- en bus concessies en de financiële voortgang van de grote projecten (o.a. Rotterdamse Baan, Netwerk Randstadrail, verlenging A13-A16). Dit niet op basis van kasritme maar op basis van operationele projectvoortgang. Dit leidt volgens de accountant tot een toename van werkzaamheden voor de financiële functies van de MRDH. Het wetsvoorstel voor de aanpassing van de wet gemeenschappelijke regelingen, met daarin een optie voor een rekenkamerfunctie voor gemeenschappelijke regelingen, wachten we af. Nu al kunnen de rekenkamers van de 23 gemeenten onderzoek doen naar de gemeenschappelijke regeling MRDH. Dat mogen ze ook gezamenlijk doen. Ook is er voor de MRDH een rekeningcommissie van raadsleden ingesteld om onderzoek te doen naar de jaarrekening van de MRDH. Er zijn nu

Opmerking	Reactie algemeen bestuur
	dus al meerdere mogelijkheden die benut kunnen worden, alleen (nog) geen rekenkamerfunctie MRDH.
Reactie zienswijze	
Na de vergadering van het Algemeen Bestuur op 10 juli 2020, waarin de begroting wordt vastgesteld, dient de gemeenteraad geïnformeerd te worden over wat er met deze zienswijze is gebeurd. Uw schriftelijke reactie op de individuele zienswijze van de raad ontvangen wij daarom graag zo spoedig mogelijk na die vergadering.	Na vaststelling door het algemeen bestuur op 10 juli sturen wij alle gemeenten zo snel mogelijk deze nota van beantwoording met daarin een overzicht met de reacties op de individuele zienswijzen per gemeente en de definitieve MRDH begroting 2021.