

Datum	28-5-2026
Nummer	2026-06-08
Datum commissievergadering	09-06-2026
Datum raadsvergadering	23-06-2026

Oplegger

Zaaknummer	1010063
Onderwerp	MRDH voorstel zienswijze begroting 2027 en begrotingswijziging 2026
Portefeuillehouder	F.I. Noordermeer - van Slageren
Uiterste behandeldatum (met toelichting)	07-07-2026 Einddatum zienswijzenprocedure is 7 juli 2026
Eerdere besluitvorming	Jaarlijks bij de zienswijze op de begroting MRDH. - Visie economische vestigingsklimaat en mobiliteitsvisie 2050 MRDH Raadsvergadering 28 oktober 2025 (agendapunt 7b); - Strategische Agenda MRDH 2023-2026 Raadsvergadering 21 februari 2023 (agendapunt 5d)
Samenvatting voorstel	Jaarlijks kan de gemeenteraad een zienswijze indienen op de begroting van de MRDH. Dit is een regionale samenwerking van 21 gemeenten gericht op het versterken van de mobiliteit en economisch vestigingsklimaat. Deze samenwerking heeft een meerwaarde voor de inwoners, bedrijven en de gemeente. Evenals voorgaande jaren is het voorstel een instemmende zienswijze af te geven. De begroting MRDH kent een omvang van 949,3 miljoen euro. Het grootste is bestemd voor mobiliteit, grofweg bestaande uit exploitatie van het openbaar vervoer en de infrastructuur. Uitgaven economisch vestigingsklimaat zijn 6,6 miljoen euro. De uitgaven mobiliteit worden gedekt door een rijksbijdrage. De uitgaven EV worden gedekt uit de gemeentelijke inwonersbijdrage. Die stijgt in 2027 met 3,8% tot 3,11 per inwoner. In totaal een stijging met € 1.940,= tot € 60.206,=.
Beslispunten	De gemeenteraad besluit om: 1. in te stemmen met de ontwerp begrotingswijziging 2026 (samenvoegen programma's 1 en 2); 2. in te stemmen met de ontwerp begroting MRDH 2027 en meerjarenbegroting 2028-2030; 3. in te stemmen met de 3,8% indexering van de inwonersbijdrage met € 0,11 tot een bedrag van € 3,11 per inwoner; 4. bijgevoegde instemmende zienswijzen over de begroting 2027 en begrotingswijziging 2026 vast te stellen en deze toe te zenden aan de MRDH; 5. de voorlopige jaarstukken MRDH 2025 voor kennisgeving aan te nemen.
Bijlage(n)	1. Concept gemeentelijke zienswijzebrief op begroting van 7 juli 2026, kenmerk 1010063; 2. Brief van MRDH aanbidding ontwerp begroting 2027 d.d. 14 april 2025; 3. Ontwerpbegroting 2026 en meerjarenbegroting 2027-2029;

	4. Begroting MRDH 2026 in één oogopslag in beeld; 5. Kadernota MRDH begroting 2026; 6. Brief MRDH aanbieding voorlopige jaarstukken 2024 van 24 april 2025; 7. Jaarstukken 2024 Metropoolregio Rotterdam Den Haag; 8. Controleverklaring jaarrekening 2024 MRDH (Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag, kenmerk GAD/2025.30).
Advies commissie	De fracties kunnen zich in brede zin vinden in de zienswijze. OGP kondigt een amendement op de zienswijze aan met een compliment over buslijn 133. D66 kondigt een amendement op de zienswijze aan betreffende aandacht voor de fiets en de bijbehorende infrastructuur. De commissie adviseert het voorstel als bespreekpunt door te geleiden naar de raadsvergadering.

Raadsbesluit	o Akkoord / o Niet akkoord	
	Opmerking:	
	Datum van besluit gemeenteraad:	
	W. Tieman griffier	F.I. Noordermeer – van Slageren voorzitter

Inleiding

De MRDH is bij wet aangewezen als Vervoersautoriteit (Va). In Nederland zijn dat alle provincies en de metropoolregio's Rotterdam-Den Haag en Amsterdam. Via de gemeenschappelijke regeling heeft de MRDH als extra taak het versterken van het economisch vestigingsklimaat (EV). Vanuit deze beide taken heeft de MRDH een nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland.

Zienswijze begroting 2027 en meerjarenbegroting 2028-2030

Gemeenschappelijke regelingen zijn wettelijk verplicht hun begroting voor een zienswijze in te dienen bij de deelnemende gemeenten. Deelnemende gemeenten hebben een periode van 12 weken om een zienswijze in te dienen. Het algemeen bestuur stelt met in acht name van de zienswijzen de begroting definitief vast. De begroting is materieel in evenwicht. Wij stellen u voor met bijgevoegde concept zienswijze in te stemmen met deze begroting.

De begroting MRDH staat door meerdere oorzaken permanent onder financiële druk. Redenen zijn kortingen en bezuinigingen vanuit het Rijk, meerjarige projecten waardoor stijgende materiaal- en personeelskosten een stevige invloed op de begroting hebben en behoefte aan extra middelen voor vervangingsinvesteringen en uitbreiding OV-netwerk voor opvang verstedelijking. Een concreet voorbeeld voor het gebied Midden-Delfland is het project spoorverdubbeling (Oude Lijn).

Zienswijze begrotingswijziging 2026

Wijzigingen van de programmabegroting kan een gemeenschappelijke regeling ook pas doorvoeren nadat gemeenteraden een zienswijze hebben kunnen indienen. Voor 2026 heeft de MRDH een materiële wijziging voorzien door de programma's "exploitatie verkeer en openbaar vervoer" én "infrastructuur en openbaar vervoer" samen te voegen tot het nieuwe programma mobiliteit. Wij stellen u voor met bijgevoegde concept zienswijze in te stemmen met deze wijziging.

Jaarrekening

De jaarstukken worden ter kennisname aan de gemeenteraden toegestuurd. Die kunnen betrokken worden bij de oordeelsvorming over de begroting. De jaarstukken worden door het algemeen bestuur vastgesteld. Op de jaarstukken 2025 is door de accountant aangegeven dat deze een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2025 en het vermogen geven. Wij stellen u voor de jaarstukken voor kennisgeving aan te nemen.

Beoogd maatschappelijk effect

De formele taken van de MRDH zijn het versterken van het economisch vestigingsklimaat (EV) en organiseren van de mobiliteit als Vervoersautoriteit (Va). Bestuurlijk doel van de MRDH is het versterken van de agglomeratiekracht door het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Uit internationaal onderzoek (OESO) blijkt dat bij het ontbreken van samenhang in bestuur en uitvoering kansen op innovatie en economische groei onbenut blijven. Welvaart en welzijn voor alle inwoners kan door samenwerking op het 'daily urban system' verbeteren door meer als één stedelijke regio te functioneren.

Gezamenlijke ambitie is het realiseren van een duurzame en internationaal concurrerende Metropoolregio. Een groot stedelijk gebied met een netwerk van woonkernen, werklocaties, voorzieningen en landschappen dat met een onderliggende infrastructuur met elkaar is verbonden. Met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie en visie Economisch Vestigingsklimaat 2050 is nog meer focus aangebracht in de hoofddoelstellingen. Die ambities worden dit jaar concreter uitgewerkt in de Strategische Agenda 2026-2030.

Vanuit de opdracht in de vorige strategische agenda en de visies 2050 is onderzoek gedaan naar de brede welvaart in de regio. Ook hier blijkt dat de regio een achterstand heeft op de landelijke gemiddelden. Vanuit een strategischer inzet op economisch vestigingsklimaat bestaan mogelijkheden die achterstand te verkleinen. Vanuit ons Bijzonder Provinciaal Landschap en het zijn van Cittaslow levert Midden-Delfland een regionale bijdrage aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Argumenten

1.1 Samenvoeging programma's exploitatie en infrastructuur is administratieve verbetering

De huidige begroting van de MRDH kent nog 3 programma's. Dit zijn twee programma's voor OV en infrastructuur en een programma EV. Een duidelijk onderscheid in de programma's. Va tussen exploitatie en infrastructuur is moeilijk aan te geven. Hierdoor zijn meerdere projecten en daaraan gekoppelde uitgaven onderdeel van beide programma's. De ramingen en kosten zijn daardoor niet goed onderscheidenlijk inzichtelijk te krijgen. Het samenvoegen van beide programma's levert een beter inzicht op en draagt bij aan een efficiëntere administratie. Wij vinden het samenvoegen een goede verbetering en gelet op de efficiency die bereikt wordt, stellen wij u voor in te stemmen met het doorvoeren hiervan in het begrotingsjaar 2026.

1.2 Begroting is tussenfase van visies 2050 naar strategische agenda 2027-2030

In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat de MRDH iedere raadsperiode een strategische agenda vaststelt. Bij de voorbereidingen worden de gemeenteraden nadrukkelijk betrokken. Planning is eind dit jaar de zienswijze hierop te behandelen. De opdrachten uit de visies worden in die agenda concreter gemaakt; de begroting 2027 sluit aan op de opdrachten.

Gebaseerd op de kerntaken van de MRDH zijn in de visie speerpunten en doelstellingen opgenomen:

1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid (een robuuste infrastructuur en strategisch ruimtegebruik):

- a. 2 procespunten extra groei van welvaart per jaar;
- b. 208.000 nieuwe arbeidsplaatsen in 2030 ten opzichte van 2017;
- c. 30% meer arbeidsplaatsen in 2050 die met publieke en actieve mobiliteit binnen 45 minuten bereikbaar zijn ten opzichte van 2015.

2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving:

- a. 266.000 nieuwe woningen in 2030 ten opzichte van 2017;
- b. 80% van de groei van voorzieningen voor wonen en werken is in 2050 op loop- en fietsafstand van mobiliteitsknooppunten;
- c. In 2050 is het gebruik van publieke en actieve mobiliteit als aandeel van de totale hoeveelheid verplaatsingen ten opzichte van 2022 toegenomen;
- d. Minimaal 11% van het oppervlak van de regio is beschikbaar voor groen, recreatie en hernieuwbare energie.

3. Het verbeteren van kansen voor mensen:

- a. We zijn in 2050 een krachtige, welvarende en aantrekkelijke regio volgens de monitor Brede Welvaart;
- b. In 2050 kunnen ten opzichte van 2015 30% meer inwoners binnen 45 minuten reizen van huis naar werk, opleiding en voorzieningen met publieke en actieve mobiliteit.

Voor het realiseren van deze doelstellingen is het nieuwe uitgangspunt meer te werken vanuit een gebiedsgerichte benadering. Hiermee kan iedere gemeente vanuit de eigen identiteit bijdragen aan de gezamenlijke ambities. Voor het economisch vestigingsklimaat is het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland van meerwaarde. Onze inwoners en bedrijven hebben baat bij een verbetering van de bereikbaarheid, economische profilering, arbeidsmarkt, publieke mobiliteit en verkeersveiligheid. Wij blijven ons inzetten om de wederkerigheid tussen deze belangen te behartigen. In de zienswijze is opgenomen de wens dat de MRDH aanvullend op de kerntaken mobiliteit en economisch vestigingsklimaat blijft inzetten als netwerkorganisatie. Voor het realiseren van de doelstellingen en het versterken van de brede welvaart is ook een regionale inzet noodzakelijk binnen de ruimtelijke programmering, onderwijs en arbeidsmarkt.

1.3 Schets van belangen Midden-Delfland mobiliteit en economie

Belangrijkste reden van de oprichting van de MRDH is de vaststelling door het OESO dat de economische potentie in deze regio onvoldoende werd benut. Een van de oorzaken was het ontbreken van een goede bestuurlijke samenwerking op economisch beleid. De samenwerking binnen de MRDH leidt tot meer kansen voor ondernemers en meer welvaart voor onze inwoners. Met de nieuwe visie richt het economisch beleid zich op vijf sectoren. Direct lokaal belang bevindt zich bij de greenport. Ook zijn in onze gemeente bedrijven gevestigd die betrokken zijn bij de andere prioritaire clusters of kunnen indirect gebruik maken van de economische groei. De vijf clusters zijn:

1. Duurzaam maritiem en haven;
2. Hightech horticulture;
3. Innovatieve en hoogwaardige maakindustrie;

4. Digitale technologie en veiligheid;
5. Overheid, vrede en recht.

Binnen het grondgebied van Midden-Delfland liggen meerdere verbinding met een regionaal belang; de snelwegen A4, A13 en A20, de Harnaschknoop, de provinciale wegen N468, N223 en de spoorlijn Delft-Schiedam (regionaal project Oude Lijn/verstedelijking). Doorstroming binnen deze structuur is van belang, doordat het verkeer anders gebruik gaat maken van de onderliggende wegenstructuur door het landschap. De regionale samenwerking is er op gericht om samen met de provincie en het Rijk de doorstroming te verbeteren, maatregelen (OV, prioriteit fiets) fysiek en in gedrag te nemen om het autogebruik te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De mobiliteitsvisie is een combinatie van OV, deelvervoer en een (veilige) infrastructuur voor alle vervoersvormen. Fiets en OV hebben hier een hogere prioriteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met het gebruik van de auto vanuit de mobiliteitsbehoefte van inwoners van dorpen. Onderdeel om de toekomstbestendigheid te versterken is een onderzoek naar een combinatie van OV en doelgroepenvervoer (leerlingen- en zorgvervoer). Uitgangspunt in de visie is publieke mobiliteit; mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is, gericht op minder autoverkeer, uitstoot en betere bereikbaarheid voor werk, onderwijs, zorg, recreatie en sociaal-maatschappelijke contacten. De OV-lijnen 37 (Delft-Leyenburg), lijn 455 (Zoetermeer-Delft-Westland) en 33 (Delft-Den Hoorn-Schipluiden-Maasland) vormen het OV-netwerk. Lijn 33 is door de afsluiting van de N468 buiten gebruik en mede met extra inzet van de MRDH tijdelijk gesplitst. Zodra dit technisch mogelijk is dient deze lijn hersteld te worden als belangrijkste OV-verbinding voor de inwoners van onze gemeente.

Midden-Delfland neemt vanuit de genoemde belangen actief deel aan de ambtelijke en bestuurlijke overleggen om met elkaar de visies mobiliteit en economisch vestigingsklimaat te gaan realiseren. Hierbij is de balans dat de inzet op regionale belangen indirect ook bijdragen aan de belangen van onze inwoners en ondernemers. Onze bijdrage aan de regio bestaat uit het versterken van het economisch vestigingsklimaat op basis van het behoud en versterken van de ruimtelijke kwaliteiten van het landschap. Dit belang is regionaal ook erkent door dit te benoemen in de visies en onlangs ook door het reserveren van 25 miljoen euro voor inpassingsmaatregelen Oude Lijn in het BPL.

Kanttelingen

2.1 Samenvoegen van programma's OV en infrastructuur levert een financieel 'zwaar' programma op

Met twee programma's is sprake van twee financieel afwijkende programma's. Het programma mobiliteit is in 2027 dan 933,5 miljoen en het programma EV 6,6 miljoen. Voor de uitvoering van de regionale taken door de MRDH is dit verschil niet bezwaarlijk. Infrastructurele maatregelen en exploitatie OV zijn grote structurele kostenposten, die tegelijkertijd wel overzichtelijk zijn en blijven. De visies 2050 en de strategische agenda zorgen ervoor dat op regionaal niveau sprake is van een beleidsmatige inzet op het versterken van het economisch vestigingsklimaat, waar mobiliteit een instrument voor is.

De beleidsmatige regionale inzet en het strikte onderscheid in financiering van Va en EV maken dat het financiële verschil in programma's geen bezwaar is. Wel blijft het noodzakelijk dat de deelnemende gemeenten en de MRDH deze beleidsmatige verbinding blijven bewaken en de MRDH de regionale netwerkfunctie vanuit het meerjarenprogramma infrastructuur ruimte en transport (MIRT), bestuurlijk overleg leefomgeving (BOL) en de beide NOVEX'en haven én verstedelijking blijft vervullen.

2.2 Regionale samenwerking heeft beperking door ontbreken democratische legitimatie

De MRDH heeft taken en doelstellingen gericht op de aanpak van maatschappelijke vraagstukken. Die vraagstukken zijn gemeentegrenzen overstijgend. De MRDH komt niet in de plaats van de gemeentelijke besluitvorming, maar heeft daar wel invloed op. Hierdoor kan gesteld worden dat de democratische legitimiteit ontbreekt. Dit is inherent aan het staatsbestel, waarbij de gemeenschappelijke regeling verlengd lokaal bestuur is. Een hulpstructuur hierbij is de vertegenwoordiging van gemeenteraden in de adviescommissies. Aanvullend zorgt de MRDH voor het nauw betrekken van raden bij de voorbereiding, zoals de strategische agenda. Tegelijkertijd zijn ook gemeenten die de samenwerking binnen de MRDH strikter vanuit de kerntaken willen benaderen. Om te werken aan de gezamenlijke doelstellingen uit de visies is het noodzakelijk andere beleidsterreinen

(zeker ruimtelijke ordening) daarbij te betrekken. De MRDH vervult daarin nu een netwerkfunctie in het MIRT, BOL e.d. die behouden dient te blijven. Op deze wijze zijn we als Midden-Delfland ook vertegenwoordigd bij de bestuurlijke overleggen die mede van invloed zijn op het landschap, de hoofdwegen en OV-structuur en het regionaal economisch beleid.

2.3 Begroting biedt weinig ruimte voor nieuwe ambities

De budgetten van de MRDH zijn grotendeels bestemd voor de exploitatie en onderhoud OV. Veel projecten zijn meerjarig met een grote financiële impact, waarbij vaak ook sprake is van (financiële) afspraken met Rijk, provincie en andere partijen. Hierdoor is de ruimte voor nieuw beleid beperkt. Al langer is sprake van een tendens om meer focus in projecten en beleid aan te brengen. Dit is zichtbaar in de visies 2050. De lopende en nieuwe projecten in de begroting sluiten inhoudelijk aan op de scherpere en strategische doelstelling.

De nadere uitwerking hiervan dient plaats te vinden in de nieuwe strategische agenda. In de concept zienswijze hebben wij de onderwerpen benoemd die vanuit de positie van Midden-Delfland mede van regionaal belang zijn.

Financiën

Inwonersbijdrage stijgt met inflatiecorrectie

In verband met de financiële situatie over 2026 bij alle gemeenten was op verzoek van de deelnemers de inwonersbijdrage over 2026 met 6,2% verlaagd. Voor 2027 is het voorstel van de MRDH deze bijdrage aan te passen met de inflatiecorrectie van 3,8%. Dit is een verhoging van € 0,11 tot € 3,11 per inwoner. De bijdrage 2027 stijgt daarmee met € 1.940, = van € 58.266, = naar € 60.206, =. Wij stellen u voor met deze verlaging in te stemmen. In het ontwerp van de gemeentelijke begroting 2027-2030 verwerken wij deze bijdrage.

Dekking uitgaven met inkomsten MRDH en onttrekkingen fonds BDU en egalisereserve EV

De structurele inkomsten van de MRDH bestaan uit de Rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer, opbrengsten van lening aan OV-bedrijven en overige inkomsten (o.a. subsidies en bijdragen Rijk en gemeenten). Deze inkomsten gelden als dekking voor het programma mobiliteit. De inkomsten uit de inwonersbijdrage zijn bestemd voor het programma EV.

De raming voor de uitgaven over 2027 zijn 949,3 miljoen euro. De inkomsten zijn 949,1 miljoen. Het verschil wordt veroorzaakt door eerder bestemde uitgaven voor EV en worden gedekt vanuit de egalisereserve EV. projecten mobiliteit kennen een tijdsverloop dat niet altijd gelijk loopt met een begrotingsjaar. De inkomsten BDU worden toegevoegd aan het fonds, waaruit de jaarlijkse uitgaven gedekt worden. Voor 2027 is de raming dat 768,2 aan het fonds wordt toegevoegd en 897,1 miljoen wordt onttrokken. Aan het einde 2027 is de stand van het fonds dan 476,9 miljoen. Via bijlage 3 bij de begroting, het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2027 (IVP) zijn deze middelen grotendeels al meerjarig bestemd voor de verschillende investeringsopgaven om de mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren.

Resultaat jaarrekening 2025

De jaarrekening is op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen ter kennisname. Het resultaat over 2025 is na mutaties in de reserve € 604.375,=. Deze onderbesteding vindt in zijn geheel plaats binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat. Wij kunnen instemmen met het voorstel aan het Algemeen Bestuur dit bedrag voorlopig toe te voegen aan de Egalisereserve Economisch Vestigingsklimaat. Een resultaatbestemming hiervoor wordt toegekend op basis van de besluitvorming in de Bestuurscommissie EV op 11 juni 2026.

Communicatie en participatie

De begroting 2027 en de jaarstukken 2025 zijn kaders voor de regionale samenwerking op de terreinen verkeer en openbaar vervoer en verbeteren economie. Deze samenwerking richt zich op de bovengemeentelijke maatschappelijke opgaven. Directe communicatie vanuit de gemeente is niet direct noodzakelijk.

Vervolgstappen

Begroting 2027 en meerjarenbegroting 2028-2030

Tot 7 juli 2026 kunnen de 21 gemeenteraden een zienswijze indienen. Het concept van de zienswijzenbrief is bijgevoegd. Deze zienswijzen worden behandeld in de adviescommissies bestaande uit benoemde raadsleden vanuit alle deelnemers van 2 september. Op 11 september stelt het Algemeen Bestuur een reactie op de zienswijzen vast en neemt een besluit over de begroting en meerjarenbegroting.

Vervolgens kan de zienswijze gebruikt worden bij de regionale bijeenkomsten om te komen tot een ontwerp Strategische Agenda 2027-2030, welke vervolgens einde dit jaar voor een zienswijze wordt aangeboden aan de gemeenteraden.

Begrotingswijziging 2026

Tot 7 juli kan de zienswijze worden ingediend op de 'technische' samenvoeging van de programma's 1 en 2 tot één programma mobiliteit. Hiervoor is een instemmende concept zienswijzenbrief bijgevoegd.

Reactie college op commissiebehandeling