

Ontwerpbegroting 2026 en meerjarenbegroting 2027-2029

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

‘Met elkaar, voor elkaar’

Inhoud

<i>Inleiding</i>	4
Leeswijzer	6
Hoofdstuk 1	7
SAMENHANG EN OPBOUW BEGROTING MRDH	7
Hoofdstuk 2	13
Begrotingsprogramma's	13
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	13
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	14
2.1.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	14
2.1.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren	17
2.1.1.3 Opdracht 5: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	21
2.1.2 Wat gaat het kosten?	26
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	30
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	31
2.2.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	31
2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren	33
2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	33
2.2.2 Wat gaat het kosten?	35
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	39
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	39
2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren	39
2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties	42
2.3.2 Wat gaat het kosten?	44
Hoofdstuk 3	46
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN, OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING	46
3.1 Algemene dekkingsmiddelen	46
3.2 Overhead	46
3.3 Vennootschapsbelasting	48
Hoofdstuk 4	49
PARAGRAFEN	49
4.1 Financiering	49
4.2 Verbonden partijen	51
4.3 Weerstandsvermogen en risico's	55
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen	58
4.5 Bedrijfsvoering	60

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo)	63
4.7 Subsidies	64
Hoofdstuk 5	66
FINANCIËLE BEGROTING	66
5.1 Overzicht baten en lasten	66
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten	67
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting	69
Hoofdstuk 6	71
STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN 2024-2029	71
Hoofdstuk 7	73
INWONERBIJDRAGEN PER GEMEENTE	73
Hoofdstuk 8	74
BESLUIT	74
Bijlage 1	75
INDICATOREN	75
Bijlage 2	77
DETAIL PROJECTEN EN PROGRAMMA'S MEERJARENBEELD BDU	77
Bijlage 3	78
INVESTERINGSPROGRAMMA VERVOERSAUTORITEIT 2026	78

Inleiding

MET ELKAAR, VOOR ELKAAR

Met elkaar, voor elkaar; dat is het motto van de Strategische Agenda van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Daarin staat hoe de 21 gemeenten samen de bereikbaarheid verbeteren en de economie vernieuwen. Deze begroting geeft de financiële onderbouwing voor het jaar 2026.

2026 is een jaar dat is aangemerkt als een "ravijnjaar". Door een korting op het Gemeentefonds beschikken gemeenten over veel minder geld. En dat terwijl de maatschappelijke opgaven in onze metropoolregio immens zijn. Versterking van het economisch vestigingsklimaat is nodig en de bereikbaarheid van de regio moet beter worden. Regionale samenwerking is de schaalgrootte waarop je kunt en moet handelen. De opgaven zijn te groot voor gemeenten om ze alleen op te lossen. De collectieve kracht van de 21 gemeenten is nodig om de opgaven het hoofd te bieden: samen sta je sterker.

De Strategische Agenda 2023-2026 wijst de weg. Een beter bereikbare regio zorgt ervoor dat huidige en toekomstige inwoners op een vlotte en duurzame manier van wonen naar werk, studie, familie, vrienden of vrijetijdsbesteding komen. Voor reizen geldt dat 'snel' en 'comfort' de sleutelwoorden zijn voor een sterke agglomeratie. In een regio waarin ruimte schaars is, is dat precies de inzet en de opdracht voor de MRDH. Verstedelijking wordt primair gerealiseerd rond ov-knooppunten, met een netwerk dat goede aansluitingen en verbindingen heeft. Met deze blik op mobiliteit pakken we bovendien de maatschappelijke opgaven op het gebied van verduurzaming en mobiliteitstransitie aan. We dragen bij aan het vernieuwen van de economie door te zorgen voor een goed vestigings- en ondernemersklimaat. Daarvoor zijn een betere balans tussen onderwijs en arbeidsmarkt nodig en voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in onze regio. In 2026 gaan we op basis van een regionale Mobiliteitsvisie en onze visie op het Economisch Vestigingsklimaat, versterkt en met hernieuwde energie aan de slag. Beide visies dragen bij aan het verder benutten van de krachten die de 21 gemeenten bundelen. 2026 is ook het laatste jaar van de Strategische Agenda 2023-2026. In 2026 maken we samen, bestuurders en raadsleden, de balans op. Na de gemeenteraadsverkiezingen zullen de nieuwe bestuurders en raadsleden bepalen waar de MRDH op inzet de aankomende vier jaar.

Bijna een kwart van de Nederlandse bevolking woont in de Zuidelijke Randstad. Mensen die op zoek zijn naar een woning, naar werk en naar een leefbare omgeving. Een investering in onze metropoolregio is een investering in de toekomst van de mensen die deze regio dragen en verder brengen. En daar is een groter belang mee gediend dan onze regio lang en breed is. Gaat het in deze regio goed, dan wordt Nederland er beter van. Verder vormt de Zuidelijke Randstad bijna een kwart van de Nederlandse economie. Kortom, wij zijn een krachtige metropoolregio met een belangrijke rol in het verdienvermogen van Nederland. Daar geloven we in en dat maken we waar. Deze begroting met activiteiten is daartoe weer een belangrijke stap.

Voldoende middelen krijgen en behouden

De beschikbare financiële middelen bepalen in belangrijke mate het succes van de Strategische Agenda 2023-2026. Het is belangrijk om dat al voor het lezen van de begroting mee te geven. De begroting van 2026 is gebaseerd op een inwonerbijdrage die is teruggebracht van € 3,07 tot € 3,00. Dit om de gemeenten enigszins te ontzien omdat zij te maken hebben met de

eerdergenoemde korting op het Gemeentefonds. Een lagere inwonerbijdrage betekent wel minder geld voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. Daarom gaan we met onze gemeenten in gesprek over afspraken voor de duurzame bekostiging van het programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Ook de middelen voor Verkeer en Vervoer staan onder druk. Het Rijk dreigt keer op keer te korten op de Brede doeluitkering die de financiële basis vormt onder onze uitgaven. Het is dus een kwestie van passen en meten en vooral prioriteren om zoveel mogelijk regionale ambities waar te maken. We zetten alles op alles en deze begroting weerspiegelt dat. Het belang van brede welvaart en welzijn in onze regio, en daarmee de bijdrage die onze regio levert aan Nederland, benadrukt ook de noodzaak om hiervoor voldoende middelen van het Rijk beschikbaar te krijgen en te behouden. Onze blik is daarbij niet alleen gericht op noodzakelijke investeringen in ons netwerk, maar ook op de exploitatie, het beheer en het onderhoud.

Met inzet, lef en wederzijds vertrouwen

Grote ambities vragen om wederzijdse toewijding en vertrouwen om tot resultaten te komen. De regionale opgaven zijn groot en juist daarom moeten we gezamenlijk meer impact maken. De inzet is om met lef en vertrouwen samen te werken aan het versterken van het economische vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 21 gemeenten vormen samen de MRDH. Elke aangesloten gemeente draagt bestuurlijk en ambtelijk zijn steentje bij. Daarbij werken we intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Holland-Rijnland en met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. De Economic Board Zuid-Holland (EBZ), waarin bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen optrekken, en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij, zijn belangrijke partners. Samen kom je tot resultaat. Lokaal, nationaal, internationaal én regionaal.

Leeswijzer

Deze begroting bestaat uit een beleidsbegroting en een financiële begroting, conform de voorschriften in het Besluit begroting en verantwoording (BBV). De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 4, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie van de MRDH in relatie tot de Strategische Agenda. Daar is ook een overzicht aan gekoppeld van de integrale begroting. Hoofdstuk 5 bevat de verdere uitwerking van de financiële begroting en geeft een financiële samenvatting van de baten en lasten vanuit de programma's, overhead en onvoorzien.

Hoofdstuk 2 bevat als onderdeel van de beleidsbegroting (het programmaplan) de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In de programma's geven we steeds antwoord op drie vragen: (1) wat willen we bereiken, (2) wat gaan we daarvoor doen, en (3) wat gaat het kosten? Daarbij maken we onderscheid tussen programmalasten en apparaatslasten.

Hoofdstuk 3 behandelt de overige onderdelen van het programmaplan: het overzicht algemene dekkingsmiddelen, het overzicht van de kosten van overhead en de vennootschapsbelasting.

Hoofdstuk 4 bevat het laatste onderdeel van de beleidsbegroting: de paragrafen. Hierin komen achtereenvolgens financiering, verbonden partijen, weerstandsvermogen en risico's, onderhoud van kapitaalgoederen, bedrijfsvoering en subsidies aan bod.

Hoofdstuk 5, de financiële begroting, bestaat uit drie onderwerpen: (1) het overzicht van baten en lasten, waarin per programma en per taakveld de baten en lasten worden verantwoord. (2) op basis van het overzicht incidentele baten en lasten kan worden beoordeeld of de begroting materieel in evenwicht is. (3) In de uiteenzetting van de financiële positie is de geprognosticeerde meerjarenbalans opgenomen en wordt ingegaan op het EMU-saldo.

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen van 2024-2029.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

In de bijlagen zijn achtereenvolgens de indicatoren, detailprojecten en het meerjarenbeeld BDU en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) opgenomen.

Hoofdstuk 1

SAMENHANG EN OPBOUW BEGROTING MRDH

De Strategische Agenda 2023-2026 *'Met elkaar, voor elkaar'* bevat zes opdrachten voor het versterken van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Deze ambities vormen dan ook het kader van deze begroting en worden in samenhang met elkaar gepresenteerd. Versterking van de economie is alleen mogelijk als ook de bereikbaarheid verbetert. Het verbeteren van de bereikbaarheid heeft een maatschappelijk én economisch doel: het verbinden van wonen, werken en recreëren in het belang van de inwoners van de regio. De Strategische Agenda bevat zes opdrachten.

Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*

De activiteiten om de toenemende verstedelijking te faciliteren leveren een bijdrage aan brede welvaart. Brede welvaart betekent niet alleen kansen voor onze huidige inwoners, maar ook voor toekomstige inwoners. Door de groeiopgave zowel multimodaal als gebiedsgericht aan te pakken, vergroten we de kansen voor onze inwoners.

Opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*

Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid zorgt voor de groei van welvaart en welzijn. De groei van het aantal arbeidsplaatsen en de invulling daarvan met geschikt personeel verhoogt de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn.

Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*

Collectieve vormen van mobiliteit zorgen voor een prettige, duurzame leefomgeving waarin inwoners van de metropoolregio werk, opleidingen, voorzieningen en ook vrienden en familie makkelijk kunnen bereiken. Daarbij stimuleren we dat inwoners lopen, fietsen en gebruikmaken van het ov, zodat bestaande infrastructuur beter wordt benut en emissies worden verminderd. Hierdoor wordt de auto in sommige gebieden minder gebruikt.

Opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*

Onze inspanningen voor een samenhangend ruimtelijk-economisch beleid zorgen voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat dat bijdraagt aan brede welvaart. De aandacht voor duurzame kantorenlocaties in multimodaal bereikbare gebieden draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving. Banen bevinden zich dichtbij huidige en toekomstige inwoners. Door daarnaast winkelgebieden te vitaliseren en een divers winkelaanbod te behouden, blijven voorzieningen op korte afstand van woningen bereikbaar.

Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

We houden de kwaliteit van het huidige netwerk op orde en verbeteren het waar dat nodig is. Zo kunnen meer inwoners op een eenvoudige en prettige manier werk, opleiding, sociale contacten en voorzieningen bereiken. We dragen bij aan het veilig reizen en de gezondheid van onze inwoners. We verlichten de druk op het wegennet, zodat er voldoende ruimte blijft voor autoverkeer waar alternatief vervoer geen oplossing biedt.

Opdracht 6 - *Herstellen van het ov-systeem*

Opdracht 6 is een speciale opdracht, omdat 'het herstellen van het ov-systeem' de belangrijke opgave is om na de coronaperiode weer een gezonde basis te realiseren. Dit sluit aan bij de afspraak die de MRDH (samen met alle andere decentrale overheden) met het Rijk maakte om de concessies na de coronaperiode weer in balans te brengen. De besluiten in 2023 over een toekomstbestendig ov in de regio geven invulling aan deze doelen. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 opdracht 6 afgerond. Daardoor komt deze opdracht niet meer terug in de begroting 2026.

In de Strategische Agenda zijn voor deze opdrachten beoogde resultaten geformuleerd. In de begroting zijn drie begrotingsprogramma's opgenomen waarin de opdrachten en bijbehorende resultaten uit de Strategische Agenda zijn uitgewerkt en geconcretiseerd door het beantwoorden van drie vragen.

1. Wat willen we bereiken (resultaten)?
2. Wat gaan we daarvoor doen (activiteiten)?
3. Wat mag dat kosten?

Dit zijn de begrotingsprogramma's: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Begrotingsprogramma's

In onderstaand schema is opgenomen in welke begrotingsprogramma's de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt.

Opdrachten Strategische Agenda MRDH 2023-2026	Programma's MRDH-begroting 2026		
	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Economisch Vestigingsklimaat
Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	V	V	
Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren			V
Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren	V	V	
Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties			V
Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	V	V	

Verbeteren bereikbaarheid

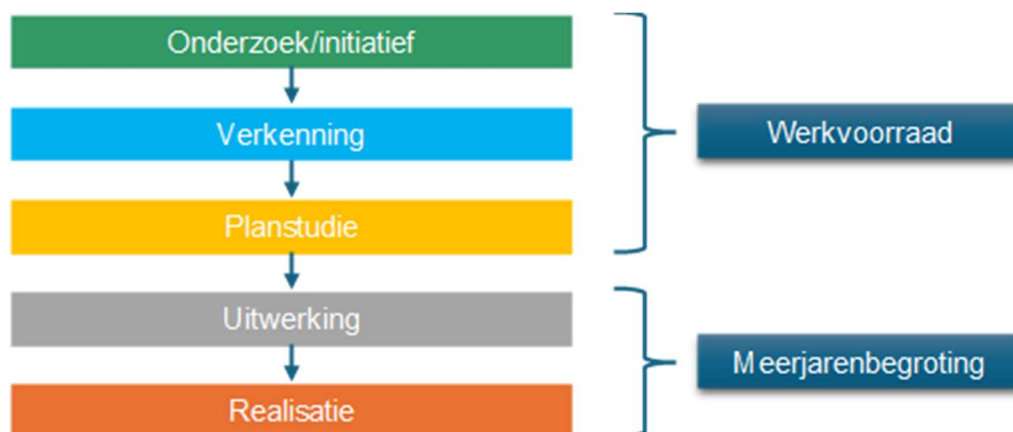
De opgaven binnen de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2) worden grotendeels gefinancierd vanuit de reguliere rijksbijdrage: de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Jaarlijks ontvangen we ongeveer € 700 miljoen aan BDU-middelen.

Exploitatie ov

Jaarlijks wordt ongeveer € 550 miljoen besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Hierin zijn ook de kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur meegenomen.

Investerings

Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer is jaarlijks ongeveer 20% van de BDU-middelen beschikbaar. De MRDH zet in op een zo efficiënt en effectief mogelijk gebruik van de beschikbare investeringsmiddelen. Dit betekent dat we keuzes moeten maken, prioriteiten moeten stellen en daarnaast naar nieuwe of alternatieve financieringsvormen moeten zoeken. Bij de realisatie van nieuwe of aangepaste infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Via subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten wordt de investeringsruimte beschikbaar gesteld. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden. Voor het programma Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt in 2026 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. We werken de concrete invulling van dit programma in samenspraak met de gemeenten uit in het voorjaar van 2025, met als doel de vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2025. Naast projecten in de begroting, lopen er diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (> €10 mln. subsidiabele kosten) doorlopen de onderstaande fases:

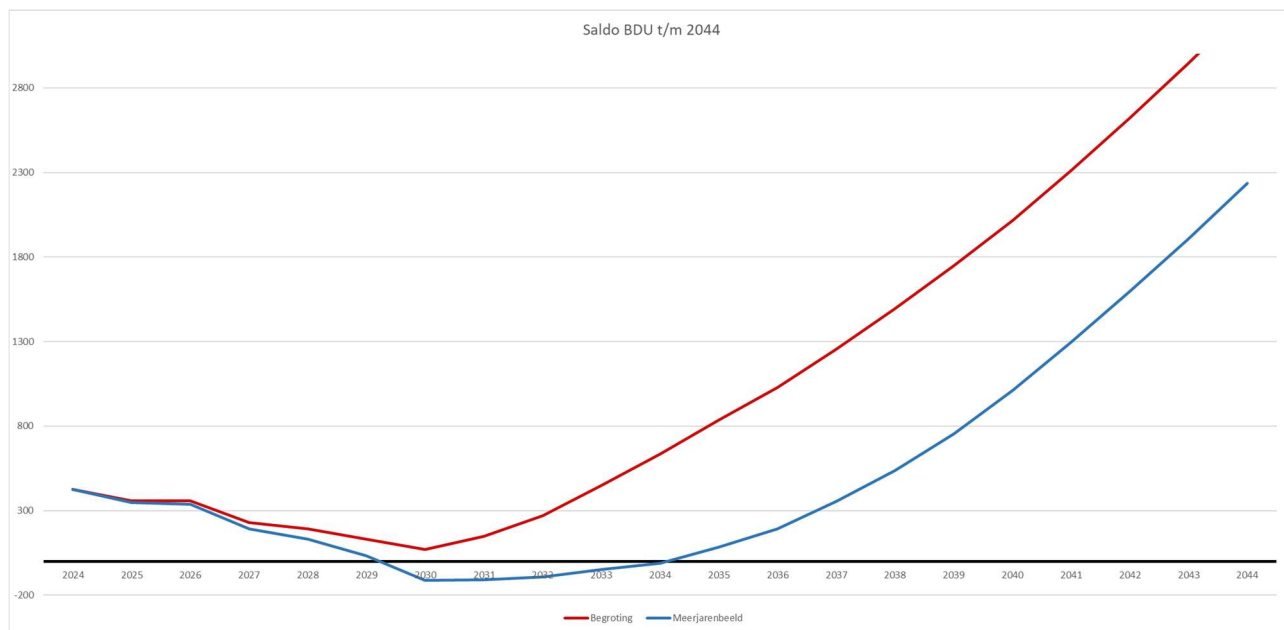


Het financieel commitment van de MRDH neemt toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase waarin een project zich bevindt, bepaalt of het wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting of in de werkvoorraad. Soms is het nodig om de financiële inzet van de MRDH eerder vast te leggen in de begroting om te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) waarbij afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio. Ongeacht de fase waarin een MIRT-project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de (meerjaren)begroting.

Deze meerjarenbegroting geeft een overzicht van de beschikbare middelen per jaareinde voor de uitvoering van de taken van de Vervoersautoriteit gedurende 20 jaar. De meerjarenbegroting is het resultaat van de structurele inkomsten van het Rijk, de structurele uitgaven voor de exploitatie van het openbaar vervoer en de infrastructurele projecten die in de uitwerking- of realisatiefase zijn, of waarvoor een bestuurlijke toezegging voor een bijdrage is gedaan.

Het meerjarenbeeld BDU kijkt nog langer door dan de 20 jaar van de meerjarenbegroting en bevat het overzicht van alle inhoudelijke opgaven die direct bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda (werkvoorraad). Daarnaast geeft het inzicht in de aansluiting tussen deze opgaven en de beschikbare middelen. Dit instrument ondersteunt het bestuurlijke gesprek over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn.

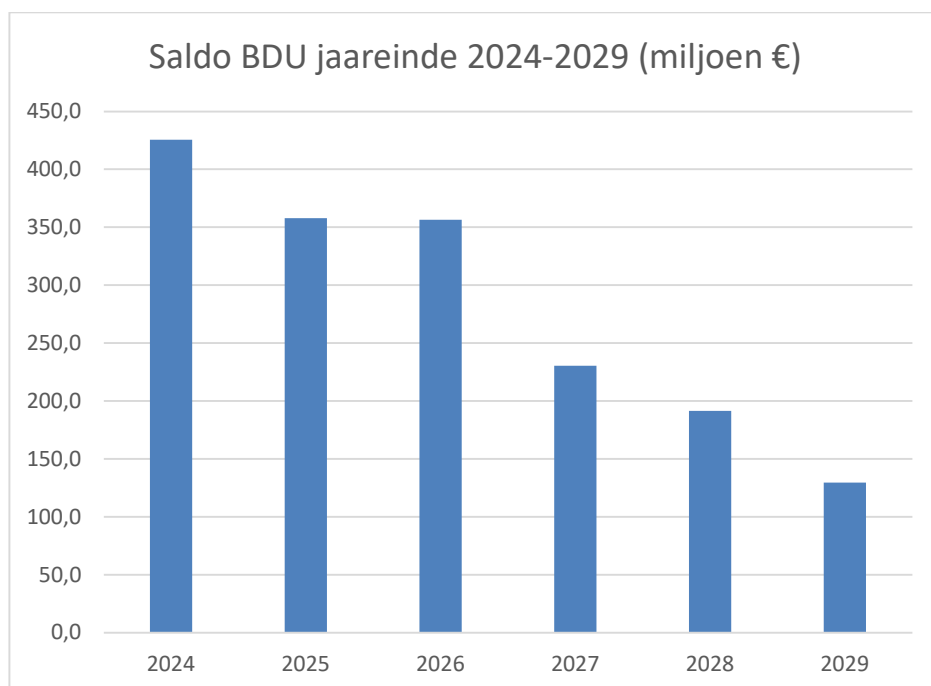
Bijlage 2 bevat een gedetailleerd overzicht van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld. Met deze investeringsopgave en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, laat het financiële meerjarenbeeld zien hoeveel BDU-middelen per jaareinde beschikbaar zijn.



De ambities en opgaven in de regio zijn omvangrijk en tegelijkertijd neemt de druk op investeringsmiddelen toe. De keuzes die we maken vragen om forse investeringen. Nieuwe investeringen zijn op de middellange en lange termijn hard nodig om de agglomeratiekracht te versterken voor economische groei, om de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken en om meer en noodzakelijke kansen te creëren voor iedereen in onze regio. Dat vraagt zowel om vasthoudendheid als om wendbaarheid. Als nieuwe projecten zich aandienen, negatieve effecten van de coronacrisis in het openbaar vervoer aanhouden en de indexering van de BDU-gelden achterblijft bij de inflatie, dan moeten we onze inzet prioriteren.

Bij het prioriteren gebruiken we leidende principes uit de Strategische Agenda. Deze principes vormen de verbinding tussen wat we willen bereiken met onze opdrachten en de concrete uitvoering in de praktijk. De principes geven richting bij het stellen van prioriteren.

Bij de begroting en de bestuursrapportages besluit het algemeen bestuur over het toevoegen van aanvullende financiële middelen aan de begroting. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag hanteert als uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan, mits het saldo van beschikbare middelen en bestedingen over een periode van vier jaar positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hanteert. De meerjarenbegroting van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders. Voor 2026 en de daaropvolgende begrotingsjaren verwachten we geen tekort.



Vernieuwen economie

De opgaven van het *programma* Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit de jaarlijkse bijdrage per inwoner die de deelnemende gemeente betalen. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor de begroting 2026 stellen de gemeenten opnieuw een indexering van 4,2% voor, maar vragen daarnaast ook om een verlaging van de inwonerbijdrage met 6,2%. De gemeenten baseerden dit op de korting op het gemeentefonds in 2026 voor alle gemeenten samen ten opzichte van 2025. Per saldo leidt het voorstel tot een verlaging van de inwonerbijdrage van € 3,07 per inwoner voor de begroting 2025 naar € 3,00 per inwoner voor de begroting 2026 (Kadernota MRDH-begroting 2026). Dit gemeentelijke bezuinigingsvoorstel is verwerkt in deze begroting.

Dit geld wordt primair besteed als bijdrage en cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten. Dit geldt voor projecten met regionale uitstraling die het economisch vestigingsklimaat versterken. Daarnaast wordt hiermee de regionale ambtelijke inzet bekostigd.

Overhead

Volgens de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) worden binnen de programma's de kosten van direct personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart en buiten de programma's om verantwoord. De verdeelsleutel voor stafmedewerkers, de centrale directiefunctie en de overige bedrijfsvoeringskosten is 18% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 82% BDU. De uitgangspunten voor de overhead zijn gebaseerd op de in december 2023 geactualiseerde Notitie Overhead van de Commissie BBV. Met ingang van begrotingsjaar 2026 is deze actualisatie van toepassing op gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

De begroting 2026 kent een omvang van € 750,9 miljoen aan lasten. Ter vergelijking zijn actuele cijfers opgenomen over 2024. De cijfers uit 2024 zijn gebaseerd op de tweede bestuursrapportage 2024 en de laatste mutaties die voortkomen uit de werkelijke projectvoortgang van de grotere subsidieprojecten. Voor 2025 zijn de cijfers afkomstig uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die voor besluitvorming worden voorgelegd bij de eerste bestuursrapportage 2025. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2026 (euro's)	2e burap 2024*	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	605.473.386	642.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.954.821	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Overhead	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	736.275.454	828.069.656	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	611.473.386	646.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.736.171	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	742.056.804	832.069.657	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
Saldo van baten en lasten	5.781.350	4.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	218.650		0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-6.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

De fluctuaties in de meerjarenbegrotingen worden toegelicht in de genoemde programma's.

Hoofdstuk 2

Begrotingsprogramma's

De opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda 2023-2026 zijn uitgewerkt in begrotingsprogramma's. De MRDH-begroting bevat hiervoor drie programma's. Dat zijn de programma's: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's beantwoorden we steeds drie vragen aan de hand van de zes opdrachten: 1. Wat willen we bereiken? (resultaten), 2. Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten) en 3. Wat gaat het kosten?

Binnen de MRDH-begroting is het verbeteren van de bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.2). Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer omvat de uitvoering van wettelijke taken zoals concessieverlening voor het openbaar vervoer, beheer en onderhoud van het openbaar vervoer en de infrastructuur en de planvormingsbevoegdheid volgens de Planwet verkeer en vervoer. Voor dit laatste zet de MRDH zich in voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, autonetwerk, verkeersmanagement en ITS, fietsnetwerk, ketenmobiliteit, reisgedrag en logistiek, duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt volgen er vanuit het programma Exploitatie infrastructurele opgaven die onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het programma Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 2.3) werkt de opdrachten voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat uit.

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgt de opdrachten uit de Strategische Agenda om de bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat voor dit programma om de volgende drie opdrachten:

opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*

opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*

opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

Voor elke opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten laten zien wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

2.1.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan, en prettig reizen en recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid, om zo de inwonersgroei in de regio duurzaam te ondersteunen. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties, de verbinding tussen kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behoud van leefbaarheid en open ruimte. Daarnaast is het belangrijk dat de metropoolregio Rotterdam Den Haag verbonden blijft met de omliggende regio's en gemeenten. We zetten in op een goede bereikbaarheid van, naar en door de metropoolregio. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen in het mobiliteitssysteem op de middellange en lange termijn en door te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In het programma MoVe werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH) samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de opgave om verstedelijking en mobiliteit in samenhang op te pakken. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de middellange en lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de groeiende regio te garanderen. Hier dragen we financieel aan bij.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Voorbereiden van een projectbeslissing voor De Vlietlijn en de Stadsbrug en ov Rotterdam, inclusief het uitwerken van het exploitatiebesluit voor het HOV.
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
- Voorkeursbeslissingen verkenningen knooppunt Beurs en spoorbeveiliging RandstadRail/E-lijn.
- Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en verdere verkenning van de HOV-corridors Zoetermeer-Rotterdam en Westland.
- Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de knooppunten.
- Een multimodale adaptieve ontwikkelstrategie voor een gedeeld toekomstperspectief op investeringen in het mobiliteitsnetwerk.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- De MRDH werkt samen met het Rijk, de betrokken gemeenten en de provincie aan de planuitwerking van De Vlietlijn. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit. We blijven inwoners en ondernemers actief betrekken voor participatie. De aandacht gaat naar de leefbaarheid in de woonwijken rondom het tracé, de technische inpassing van bijvoorbeeld de sporendriehoek en kostenbeheersing.
- De MRDH continueert met de andere opdrachtgevers gemeente Rotterdam en de ministeries van VRO en IenW de planuitwerkingsfase van het project Stadsbrug en ov Rotterdam. Daarin stellen wij voorlopige ontwerpen op voor de stadsbrug, de HOV-verbinding en het station. Dit leidt in 2028 tot een projectbesluit als afronding van de planning en studiefase.

- In 2026 ronden we samen met de gemeente Rotterdam de verkenning knooppunt Beurs af, met als doel een breed gedragen voorkeursbeslissing. We ronden de verkenning spoorbeveiliging RandstadRail en E-lijn af en komen tot een voorkeursbeslissing. De besluitvorming in 2025 over de vervangingsopgave spoorbeveiliging wordt in 2026 uitgewerkt samen met HTM en RET.
Beide voorkeursbeslissingen zoeken de balans tussen kwaliteitsverbetering voor het ov, de kansen voor stedelijke ontwikkeling, de renovatie- en onderhoudsbehoeften en de beschikbare financiële middelen.
- Samen met provincie Zuid-Holland, gemeente Capelle aan den IJssel, gemeente Krimpen aan den IJssel en gemeente Krimpenerwaard starten we in 2026 met het opstellen van een bestuursovereenkomst. Deze komt er voor de realisatie van de infrastructurele maatregelen die zorgen voor verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor. We zijn bij dit project subsidieverlener.
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: in het BO MIRT 2022 is een pakket met auto-, fiets- en ov-maatregelen afgesproken om de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven Rotterdam te verbeteren. We voeren samen met de andere partners een voortgangsmonitor uit, waarin we de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) volgen. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren. Specifiek voor de N57 zetten we actief in op lobby richting het Rijk voor voldoende financiële middelen en capaciteit, zodat afspraken over de N57 worden uitgevoerd. Daarnaast voeren we samen met de andere partners ook een verkeersmonitor uit over het jaar 2025. Binnen het traject NOVEX Haven zetten wij de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven op de agenda. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten.
- In 2026 start de uitvoering van het mobiliteitsmaatregelenpakket Gebiedsuitwerking Westland. De exacte maatregelen zijn nog niet bekend. Dit zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met Den Haag, provincie Zuid-Holland en gemeente Westland.
- Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit (BRT): de gemeente Zoetermeer, de provincie Zuid-Holland en MRDH onderzoeken mogelijke doortrekking van de BRT-buslijn naar station Lansingerland-Zoetermeer. Bij positieve uitkomsten wordt een voorstel tot verdere planuitwerking aan de opdrachtgevende partijen voorgelegd.
- MIRT-verkenning Oude Lijn: na vaststelling van het voorkeursalternatief (inclusief bekostigingsafspraken) in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) 2025 werken we in 2026 aan de vastlegging van de gemaakte afspraken in een bestuursovereenkomst, de planologische verankering in ruimtelijke en omgevingsplannen en starten we met de planuitwerking.
- In 2026 stellen de MOVE-partners Rijk, provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam, Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (MAOS) inclusief een uitvoeringsagenda vast.
- Na vaststelling van de mobiliteitsvisie in 2025 werken we in 2026 aan de uitwerking en implementatie daarvan. De regionale opgaven, zoals de verstedelijkingsopgave, het verbeteren van de bereikbaarheid en de uitdagingen rondom de arbeidsmarkt, zijn ook bij de uitwerking leidend. We starten met het maken van een aanpak voor publieke mobiliteit, we geven invulling aan de corridoraanpak en we maken een nieuwe propositie met onze partners voor investeringskracht.

- We zetten onze lobby richting het Rijk voor extra middelen voor het ov onverminderd door. De financiële impact op het openbaar vervoer is de afgelopen jaren aanzienlijk geweest. Minder BDU is onwenselijk omdat dit direct leidt tot verminderde diensten en hogere kosten. We zetten daarom in op een toekomstvast financieel perspectief. De basis moet op orde zijn, waarbij de BDU in balans is met de opgave waarvoor we staan. Dat betekent dat de BDU moet meegroeien met het aantal inwoners en de BDU correct geïndexeerd wordt op basis van de inflatie. We gaan hiervoor met het ministerie van IenW in gesprek. We trekken hiervoor samen op met onze partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam, het Samenwerkingsverband decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en de vervoerders.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

Het doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. We onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden we de bereikbaarheid kunnen verbeteren. We delen die kennis met de wegbeheerders en benutten kansen om de multimodale bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren. De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit. Op basis van de behoeften van gemeenten verkennen we samen de kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de gebieden per fiets via het opstellen van een kansenkaart fiets.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Uitvoering van projecten voortkomend uit de vastgestelde aanpak voor de verbetering van bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Met het resultaat uit de haalbaarheidsstudie Groene Haltes en de resultaten uit het onderzoek recreatie- en natuurgebieden van regionaal belang werken we in 2026 een aanpak uit voor het verbeteren van de bereikbaarheid van deze gebieden met actieve en collectieve vormen van mobiliteit. We stemmen hierover af met de provincie en instanties voor natuurbeheer.
- Twee haltes van de pilot Groene ov Haltes, metrostation Romeynshof in Rotterdam en bushalte Dillenburgsingel in Vlaardingen, worden in 2026 uitgewerkt tot en gerealiseerd als groene ov-halte door de gemeenten. We maken samen met de provincie Zuid-Holland, vervoerder, natuurbeheerorganisaties en enkele gemeenten een haalbaarheidsstudie voor opschaling van groene ov-haltes nadat de pilothaltes zijn gerealiseerd.

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

We adviseren over het verbeteren van de bereikbaarheid en helpen met kennis over integrale gebiedsontwikkeling. Zo dragen we bij aan aantrekkelijke en leefbare stedelijke gebieden en zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid van de regio optimaal renderen. We onderzoeken in het bijzonder of de bereikbaarheid van bepaalde economische locaties moet worden verbeterd. De MRDH is gevraagd en ongevraagd adviseur en kennismakelaar en stelt deze kennis via het lidmaatschap van de Verstedelijkingsalliantie beschikbaar aan alle gemeenten. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling. De MRDH onderzoekt de bereikbaarheid van economische locaties en brengt in kaart of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe deze kunnen worden gerealiseerd.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kansen benutten rondom de locaties van de Verstedelijkingsalliantie en andere belangrijke gebiedsontwikkelingen.
- Kansen benutten rondom de Hoekse Lijn.
- Verbetering uitwerken voor de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- De MRDH werkt met medeoverheden aan NOVEX Zuidelijke Randstad, NOVEX Rotterdamse Haven en de Verstedelijkingsalliantie om invulling te geven aan de opdrachten uit de Strategische Agenda MRDH. We zorgen ervoor dat deze trajecten aansluiten bij de ambities uit de Strategische Agenda op het gebied van bereikbaarheid en economie. Waar mogelijk dragen we actief bij aan de uitvoering in deze trajecten. Onze bijdrage aan de bereikbaarheid en economie zetten we zo in dat het de ruimtelijke en sociaaleconomische opgaven ten goede komt.
- In het gebiedsprogramma MoVe verbinden we de ruimtelijke opgaven en de noodzaak om te investeren in bereikbaarheid. De MRDH neemt actief deel aan de regionale en landelijke overlegtafels die hiervoor zijn ingericht.

2.1.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten primair in op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit: lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit. Deze vormen verbeteren de bereikbaarheid, nemen minder ruimte in dan individuele automobilititeit, zijn toegankelijk en betaalbaar, bevorderen de gezondheid en stoten minder emissies uit. Hiermee benutten we de bestaande infrastructuur beter, bieden we mensen meer kansen om maatschappelijk mee te doen, ondersteunen we de mobiliteitstransitie die in verschillende (stedelijke) gebieden van de regio is ingezet en dragen we bij aan de klimaatopgave. De aanpak verschilt per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in het (hoog) stedelijke gebied anders zijn dan in landelijke gebieden. Naast fysieke ingrepen maakt mobiliteitsmanagement het mogelijk om lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit te stimuleren en spreiding van mobiliteit over de dag en week aan te moedigen. We stimuleren het toepassen van Mobility as a Service (MaaS), en innovaties en nieuwe technologieën om de gewenste mobiliteitstransitie te bereiken. Efficiënt ruimtegebruik voor verkeer creëert meer ruimte in steden en dorpen voor een prettige leefomgeving. En dat is noodzakelijk met de verwachte groei van inwoners in de aankomende jaren en andere opgaven in de openbare ruimte, zoals meer groen, voorzieningen en klimaatadaptatie.

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

Het programma MFR helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. Voor de Metropolitane Fietsroutes helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. De MRDH levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (inclusief planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 100 km metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- In 2026 zijn voor elke Metropolitane Fietsroute de maatwerkafspraken voor complexe schakels met gemeenten afgerond. Dit betreft delen van de route die om specifieke afspraken vragen, omdat er een afhankelijkheid met een gebiedsontwikkeling is. Of omdat toestemming van derden nodig is, waardoor meer tijd nodig is om tot uitvoering te komen.
- We adviseren gemeenten over bewegwijzering specifiek voor doorfietsroutes en over het maken van eenduidige en gezamenlijk afgestemde keuzes.
- We ondersteunen gemeenten met kennisdeling bij het uitvoeren van regionale activiteiten voor fietsstimulering. We dragen bij aan activiteiten voor fietsstimulering gekoppeld aan Metropolitane Fietsroutes en ketenmobiliteit.

Smart mobility, MaaS en programma AVL

We ontwikkelen en delen kennis over Smart Mobility, Mobility as a Service (Maas) en Automatisch Vervoer op de First en Last Mile (AVL). We stimuleren het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. We hanteren een afweegkader voor Smart Mobility en MaaS, waarbij bijdrage aan de opdrachten uit de Strategische Agenda voorop staat. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor de toepassing van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders voeren de toepassingen uit en andere partijen, zoals vervoerders, realiseren innovatieprojecten, gestimuleerd door de MRDH.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennis van Smart Mobility ontwikkelen en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.
- Jaarlijks circa zes projecten uitvoeren om nieuwe innovaties en technologieën te testen die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We verkennen of nationale of internationale subsidies en bijdragen kansrijk zijn.
- We participeren in rijksprogramma's zoals het programma Hubs, Spreiden en mijden en Draaiende ringen. Daarin denken we mee over financiële subsidieregelingen.
- De pilot Martha loopt nog in 2026. Voor Capelle Rivium kijken we samen met de partners, in samenhang met de woningbouw, naar een mogelijke uitbreiding.
- We organiseren bijeenkomsten voor bestuurders en ambtenaren ter inspiratie voor nieuwe initiatieven en kansen.
- We monitoren structureel de kwaliteit van mobiliteitsdata en adviseren gemeenten over de door Rijk en regio afgesproken digitaliseringsopgave. Bij het bestuur van het digitaal stelsel mobiliteitsdata onderzoeken we of deze functie bij de VNG moet liggen in plaats van bij de regio.
- De pilot communicatie tram en iVRI in Delft is succesvol afgerond in 2025. We denken in 2026 na over de mogelijkheid om deze pilot om te zetten naar een structurele uitrol, ook naar andere vervoerders.
- De pilot 'Verbonden fietsen', waarbij fietsers prioriteit krijgen bij verkeerslichten op fietsroutes, is in 2025 gegund. De verdere uitwerking volgt in 2026 en daarna. Wegbeheerders worden hierbij betrokken.

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform:

www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage

leveren aan verduurzaming, zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling: 55% reductie van de CO₂ -uitstoot in 2030, zoals onderschreven in het regeerakkoord. De MRDH is kennismakelaar, adviseert gevraagd en ongevraagd de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. We agenderen uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen, zoals het Rijk en de provincie Zuid-Holland. De individuele gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.
- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Samen met vervoerders werken we aan de invulling van de restantopgave van circa 250 ZE-bussen voor de periode 2027-2030.
- We monitoren onder andere de voortgang van acties uit het plan van aanpak in de regionale samenwerking op ZE-zones. We voegen daar nieuwe acties aan toe, indien gewenst.
- Het digitaal platform Duurzame Mobiliteit ontsluit (landelijke) kennis over maatregelen voor duurzame mobiliteit.
- We organiseren themabijeenkomsten voor zowel ambtenaren als bestuurders. Daar koppelen we waar mogelijk een uitvoeringsagenda of plan van aanpak aan op het moment dat regionale samenwerking van meerwaarde is. Of als het een bijdrage levert aan de Europese doelstelling: 55% CO-reductie in 2030.

Deelmobiliteit in de regio

In de mobiliteitsvisie is de koppeling gelegd met samenhangende thema's, zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en actieve, duurzame en deelmobiliteit. We bieden de gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (grondeigenaren) de handvatten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten. Wegbeheerders en de andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De mobiliteitsvisie positioneert deelmobiliteit in het multimodale regionale vervoersysteem van de metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Kennisontwikkeling en kennisdeling over deelmobiliteit om in te kunnen spelen op de kansen die bijdragen aan het behalen van de doelen van gemeenten en de Strategische Agenda. Hierdoor pakken we ook gezamenlijk hinder van deelmobiliteit aan. De MRDH-uitvoeringsorganisatie heeft zelf maar beperkte mogelijkheden om hierop te acteren, de individuele gemeenten daarentegen wel. Kennisontwikkeling kan leiden tot een voorstel om beleid en maatregelen in elk van de MRDH-gemeente uniform in te zetten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Jaarlijks monitort het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit mede in opdracht van de MRDH het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. Dit is geregeld en gefinancierd voor de periode 2024-2029.

- De MRDH werkt samen met de gemeenten aan een programma van eisen voor de aanbesteding van een regionaal deelfietsensysteem voor ten minste één pilot. In 2026 wordt de aanbesteding doorlopen. Met de winnaar wil MRDH ervaring opdoen met een publiek regionaal deelfietsensysteem (deelmobiliteit) als onderdeel van publieke mobiliteit.
- In 2026 neemt de MRDH deel aan het rijksprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Daar wordt in 2026 gewerkt aan de volgende onderwerpen: ruimtelijke inpassing, monitoring, buurtinitiatieven, financiering en wettelijke verankering in WP2000.
- De MRDH houdt gemeenten via digitale kanalen op de hoogte over de voortgang van het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit, zoals het jaarlijkse congres van het programma.
- De MRDH en andere deelnemers vullen de landelijke kennisbank van KpVV aan met data over deelmobiliteit. De MRDH zit in de kerngroep voor de jaarlijks landelijke monitor Smart Mobility.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

De MRDH is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar, een samenwerkings- en uitvoeringsorganisatie die de bereikbaarheid (acceptabele hinder) in de regio borgt gedurende de vele infrastructurele beheer-, onderhouds- en aanlegprojecten die in de komende decennia zijn gepland. Dat doen we door maatregelen die de mobiliteitstransitie ondersteunen met de ambitie voor duurzame gedragsverandering.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We geven Zuid-Holland Bereikbaar de opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren, door onder meer bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. We sturen op uitvoering van het vastgestelde meerjarige werkplan 2026-2030.
- We nemen actief deel aan de klankbordgroep Mobiliteitsmanagement en aan de gebiedstafels. Vanuit de klankbordgroep mobiliteitsmanagement concretiseren we de aanpakken (werkgevers, logistiek en gedrag) om te komen tot optimaal gebruik van het beschikbare netwerk. Dit doen we door onder andere in te zetten op spitsspreiden en spitsmijden. In de gebiedstafels Zuid-Hollandse Eilanden en havengebied, Haaglanden inclusief Westland en Rotterdam en omgeving, bepalen we met de gebiedspartijen welke activiteiten uit de gebiedsprogramma's we uitvoeren.

Ov-concessies: Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden-Stad en Bus Haaglanden Streek en jaarlijkse vervoersplannen

Via de ov-concessies en afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de ov-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. De MRDH verleent en managet de concessies voor het ov (per bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het ov en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen voorstellen, conform de afgesloten concessies, en gemeenten adviseren vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. De besluiten over de (randvoorwaarden voor de) concessies worden genomen in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd ov-systeem dat makkelijk en aantrekkelijk is voor de reiziger. En daarnaast een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en dat past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- In 2026 gunnen we de nieuwe Railconcessie na een inbestedingsprocedure aan de RET. Deze railconcessie geeft ook invulling aan de ambities en uitgangspunten van de nieuwe mobiliteitsvisie. Dit is ook het moment om nieuwe afspraken te maken over hoe vervoerders communiceren over de jaarlijkse vervoerplannen.
- Wij besluiten over een nieuw plan voor het busnet van de regio Rotterdam, dat we in de jaren daarna gaan uitvoeren. Het plan houdt rekening met vraagstukken zoals verstedelijking, toegankelijkheid, integratie met het stedelijke 30 km/u regime, maatwerkvervoer en nieuwe vormen van (toekomstige) publieke mobiliteit. Intensieve samenwerking met de betrokken gemeenten, de RET en andere stakeholders is daar een voorwaarde voor.
- In 2026 organiseren we één of meerdere pilots waarbij de MRDH samen met een gemeente een publiek-publieke samenwerking aangaat om te werken aan een combinatie van flexibel ov en gemeentelijke vervoersdiensten.
- In 2026 doorlopen we de procedure voor de vervoerplannen 2027. We geven opdracht aan de ov-bedrijven om deze vervoerplannen te maken. De gemeenten kunnen in het tweede kwartaal reageren op deze vervoerplannen. In juli 2026 leggen we de vervoerplannen 2027 en de Nota van Reactie ter vaststelling voor aan de bestuurscommissie. Binnen de huidige afspraken wordt gekeken wat vervoerders aan extra communicatie over de vervoerplannen kunnen doen.
- We monitoren de behaalde kwaliteitsscores en gerealiseerde percentages voor uitval en punctualiteit en bespreken deze in de concessie-overleggen met de ov-bedrijven. Waar nodig vragen we extra aandacht en inzet van de ov-bedrijven om verbeteringen te realiseren.
- De MRDH start in 2025 met het uitvoeringsprogramma Toegankelijk ov 2024-2028. Hiervoor hebben wij van het Rijk financiële middelen toegekend gekregen. In het uitvoeringsprogramma staan de activiteiten voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer beschreven waarmee we de komende vier jaar aan de slag gaan.
- Project ov-coach: de ov-coach richt zich op de inwoners voor wie het gebruik van ov en fiets niet vanzelfsprekend is, maar dit wel aan te leren is. Door de toegankelijkheid van het ov te verbeteren, vergroten we de betekenis van het ov-systeem voor alle doelgroepen binnen de publieke mobiliteit.

De Vervoerregio Amsterdam werkt al enkele jaren met de methodiek van de ov-coach. In die regio wordt een hoge succesratio behaald: na deelname aan het programma blijft meer dan 90% van de deelnemers zelfstandig gebruikmaken van het reguliere ov. De MRDH start in 2025 voor de komende drie jaren vanuit het uitvoeringsprogramma Toegankelijk ov 2024-2028 het project ov-coach in onze regio. Na de opstarting van het project ov-coach in 2025 zetten we in 2026 in op 'regionale opschaling'. We streven ernaar dat meerdere gemeenten aan dit project deelnemen. Na 3 jaar staat het project financieel en organisatorisch op eigen benen en wordt het geheel gedragen door de inkoop van ov-coachtrajecten door de deelnemende gemeenten.

2.1.1.3 Opdracht 5: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk, inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen, zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief

oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de metropoolregio blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De aankomende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd voor beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele en aanzienlijke hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder te beperken en om duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3).

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

We werken vanuit de aanpak 'Maak een punt van Nul' aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De vastgestelde verkeersveiligheidsagenda geeft een beeld van de risico's van de infrastructuur, risico-gedragingen en risicogroepen in het verkeer. Hieruit is duidelijk waarop de komende jaren de focus ligt. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen bij de uitvoering van gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen. De MRDH is gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en diens inzet in nationale kaders en (financiële) middelen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De realisatie van circa 160 projecten voor de verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF: van 33% naar 62%.
- Een toename van het percentage deelnemende voortgezet onderwijscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We voeren het programmamanagement op verkeerseducatie en voorlichting, om scholen deel te laten nemen aan programma's zoals SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en #IMPACT. We helpen gemeenten bij het uitvoeren van voorlichtingscampagnes, zoals AAN (fietsverlichting), Houdt rekening met elkaar en BoB.
- We stimuleren gemeenten met de inzet van meer uitvoeringskracht, onder andere door MRDH support Dit draagt bij aan het realiseren van de streefwaarden uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
- We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffers. Deze ontwikkeling wordt onder meer gebruikt om de prioriteiten te stellen in de jaarplannen van ons Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en als het gaat om de inzet van gedragsmaatregelen.
- Voor de optimalisatie van verkeershandhaving voeren wij gesprekken met politie en gemeenten. Het streven is dat gemeenten verkeersveiligheid opnemen als onderwerp in het lokale integrale veiligheidsplan. Dit draagt bij aan het regionale doel om te komen tot nul verkeersslachtoffers. Daarnaast adviseren wij over het verbeteren van de samenwerking tussen gemeenten en politie. Op landelijk niveau agenderen we verkeershandhaving binnen de Bestuurlijke Afspraken rond het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- We voeren minimaal één van de ontwikkelde voorlichtingscampagnes tijdens de campagneperiode van zes weken uit in de gehele regio, zoals: "wij gaan weer naar school".

- We stimuleren gemeenten om activiteiten uit te voeren die de verkeersveiligheid vergroten, door kennisdeling in het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg, subsidies en via de maandelijkse nieuwsbrief Verkeersveiligheid.

Autonetwerk en verkeersmanagement

Om het bestaande wegennetwerk te optimaliseren, adviseren wij wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen in het netwerk. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen, zoals fietsverbindingen en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer kijken we samen met de wegbeheerders waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement door de monitoring en informatievoorziening bij ongevallen. Dit doen wij om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. De MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. Gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.
- Via Zuid-Holland Bereikbaar voeren we het verkeersmanagement uit en organiseren we afstemming rond de multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We voeren een knelpuntenanalyse uit en analyseren de betrouwbaarheid en reistijd van het metropoolitaan wegennet over het jaar 2025.
- We stellen samen met de wegbeheerders vast of er knelpunten zijn op het metropolitane wegennet waarvoor maatregelen of vervolgonderzoeken nodig zijn voor een oplossing van de knelpunten.
- We adviseren bij infrastructurele ingrepen van wegbeheerders door toetsing aan het regionale beleid (Strategische Agenda/mobiliteitsvisie) en het aanleveren van inhoudelijke kennis (verkeerskundig, verkeersdata/monitoring en verkeersmodel).
- We werken samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.
- We beheren en ontwikkelen het verkeer- en vervoermodel zodat het actueel en beschikbaar is voor gebruik door gemeenten en de werkorganisatie. In 2026 werken we aan een grote update (V-MRDH 4.0), met daarin een actueel basisjaar en nieuwere netwerken.

Programma Knooppunten

De MRDH, stationbeheerders en gemeenten werken samen aan de kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Samen onderzochten en bepaalden we al welke knooppunten worden aangepakt. Vervolgens helpt de MRDH samen met betrokken partijen om de opgave uit te werken. We bespreken de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving en verkennen de oplossingsrichtingen. Ook helpt de MRDH gemeenten en andere partijen met de planvorming en het opstellen van een zogenaamd startdocument. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidie voor de verbetering van het ov-knooppunt. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa achttien ov-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Met gemeenten en vervoerders maken we afspraken over de verbetering van bovengenoemde ov-knooppunten en andere ov-knooppunten waar opgaven liggen. Daarbij gaat het om vijf aspecten: de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en fysieke ruimte voor deelmobiliteit. Gemeenten werken deze afspraken uit in een subsidieaanvraag en melden zich aan volgens het proces van kleine projecten.
- We stellen een toekomstbeeld ketenmobiliteit op ov-knooppunten op als nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie.

Ov-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langeretermijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het ov-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen voor metro en tram, zowel in Den Haag als in Rotterdam en omstreken. Hierdoor is er voldoende ruimte om de nieuwe voertuigen te stallen en onderhouden (onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam). Door de groei van ons ov-systeem neemt ook het aantal voertuigen toe. De MRDH verleent concessies voor het regionale ov en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (inclusief remises) op basis van de kaders die de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vaststelt.

Welke resultaten willen we bereiken?

- We geven de komende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal ov.
- De concessiehouders breiden de komende jaren de remisecapaciteit uit voor metro en tram, zodat het ov verder kan groeien.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- De RET en HTM maken op basis van de geactualiseerde beheervisie uit 2025 en het 4-jaarlijkse Strategische Asset Management Plan ieder jaar een Asset Management Plan. Hiermee geven de vervoerders aan hoe zij de voertuigen en rails gaan onderhouden en welke doelstellingen, projecten en plannen dat jaar prioriteit hebben. Deze asset managementplannen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de MRDH die assetowner is.
- We monitoren en toetsen de uitvoering van de geprogrammeerde beheer- en onderhoudsplannen door de beheerders RET en HTM in 2026 en sturen waar nodig bij. De basis hiervoor is de Beheervisie en de hieruit voortvloeiende strategische assetmanagementplannen.

- De MRDH voert haar wettelijke taak uit om spoorveiligheid te borgen op basis van het veiligheidskader dat de BcVa heeft vastgesteld. We spreken daarover met beheerders RET en HTM en met gemeenten die projecten uitvoeren aan en rondom tram- en metrospoor.
- Waar nodig maken we afspraken met gemeenten over de beheergrens rond de railinfrastructuur. In 2026 verwachten we meerdere beheerafspraken met gemeenten.
- Wij zetten de uitwerkingsfase voort en starten de realisatie van de metrowerkplaats Waalhaven-Zuid. De werkplaats maakt deel uit van het programma Metronet (opdracht 1).
- We coördineren de activiteiten van HTM en de gemeente Den Haag voor de planologische procedures, gericht op de realisatie van remise Guldenpad (voorheen GAVI-terrein Den Haag). Na het afgeven van de omgevingsvergunning door de gemeente Den Haag, verlenen wij op aanvraag van HTM in 2026 subsidie voor het realiseren van de remise.
- We beslissen over de vervanging van een substantieel deel van de tramvloot RET, waarbij we strategische eisen aan voertuigen stellen. Wij stellen de RET in staat om de nieuwe en extra metrovoertuigen te bestellen. De voertuigen maken deel uit van het programma Metronet (opdracht 1).
- Wij werken met de HTM en RET aan projecten om onze stroomnetwerken in te zetten bij het verminderen van netcongestie in onze regio. In 2025 hebben wij daarvoor een energieorganisatie ingericht, die samenwerkt met de gemeenten, Stedin en vele andere partijen, waaronder de ministeries van Klimaat en Groene Groei en Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en kennisinstellingen. Waar mogelijk helpen we bedrijven met koppelingen aan energyhubs, of publieke organisaties zoals wooncorporaties, onderwijs en zorg.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	2e Burap 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	6.462.280	8.393.658	4.712.280	4.712.280	5.162.280	5.162.280
Openbaar vervoer	4.586.868	4.586.868	4.586.868	4.586.868	5.036.868	5.036.868
Subsidie CROW-KpVV	900.000	900.000	900.000	900.000	0	0
Subtotaal Beleid en programmering	11.949.148	13.880.526	10.199.148	10.199.148	10.199.148	10.199.148
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	568.045.122	566.972.514	529.842.528	610.679.752	522.256.976	538.714.475
Overig	6.851.252	36.762.472	22.751.252	17.951.252	17.951.252	14.951.252
Subtotaal Exploitatie OV	574.896.374	603.734.986	552.593.780	628.631.004	540.208.228	553.665.727
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel	3.592.904	3.803.899	4.451.115	4.451.115	4.451.115	4.451.115
Subtotaal Apparaatslasten	3.592.904	3.803.899	4.451.115	4.451.115	4.451.115	4.451.115
<i>Financiering</i>						
Rente	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Subtotaal Financiering	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
<i>Vennootschapsbelasting</i>						
Heffing vennootschapsbelasting	375	400	400	400	400	400
Subtotaal vennootschapsbelasting	375	400	400	400	400	400
Totaal lasten	605.473.386	642.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	479.399.164	609.722.836	550.995.604	626.781.791	538.362.811	552.118.568
Rente	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.388.287	8.019.723	8.571.587	8.822.624	8.818.829	8.520.571
Overige inkomsten	110.651.350	7.677.252	7.677.252	7.677.252	7.677.252	7.677.252
Totaal baten	611.473.386	646.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
Saldo van baten en lasten	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-6.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Toelichting financiën

Beleid en programmering

De hogere lasten in 2024 en 2025, vergeleken met de begroting 2026 voor Beleid en programmering Verkeer, worden volledig gedekt door incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU voor de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen in 2024 en € 3,68 miljoen in 2025).

Vanaf 2026 blijft het totale budget voor Beleid en programmering gelijk.

Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt kennis over mobiliteit voor decentrale overheden en wordt uitgevoerd door CROW. Op basis van de subsidieaanvraag en de bijbehorende begroting en het jaarprogramma van CROW, kende de bestuurscommissie op 28 februari 2024 een subsidie toe van maximaal € 900.000 per jaar voor 2024-2027. Deze subsidie is

onder voorbehoud voor de begroting van 2025-2027. Deze begrotingspostsubsidie van € 900.000 (50% verkeer en 50% openbaar vervoer) is vanaf begrotingsjaar 2024 als meerjarige begrotingspostsubsidie opgenomen als juridische titel voor deze subsidieverlening.

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

Hierna volgt een nadere specificatie van de bus- en railconcessies (€).

	2025	2026	2027	2028	2029
Bus:					
Totaal ov Concessie Bus Rotterdam e.o.	45.865.860	44.636.642	63.424.723	41.875.187	77.502.431
Totaal ov Concessie Haaglanden Stad	43.896.719	23.616.266	23.883.625	24.242.814	24.211.950
Totaal ov Concessie Voorne-Putten & Rozenburg	20.735.713	18.649.266	17.690.196	17.500.095	14.523.025
Totaal ov Concessie Haaglanden Streek	37.182.764	35.784.520	34.123.728	32.919.183	32.680.128
Totaal bus concessies	147.681.055	122.686.694	139.122.272	116.537.279	148.917.534
Rail:					
Totaal ov Concessie RET Rail	222.564.932	226.716.968	226.781.130	203.998.336	199.012.795
Totaal ov Concessie HTM Rail	172.703.346	158.994.371	225.105.988	183.188.299	174.555.085
Totaal railconcessies	395.268.278	385.711.339	451.887.118	387.186.635	373.567.880
Overige concessie afspraken	23.889.881	21.311.195	19.537.062	18.533.062	16.229.062
Totaal concessies	566.839.214	529.709.228	610.546.452	522.256.976	538.714.475

Bus

De totale subsidie busconcessies is in 2026 € 25 miljoen lager dan in 2025. Het verschil bestaat uit de volgende posten.

- De ov-concessie bus Rotterdam is € 1,2 miljoen lager begroot in 2026. Dit komt doordat de meerkosten voor de instroom ZE-bussen in 2025 lager zijn dan de stelposten in de bieding.
- De ov-concessie Haaglanden Stad is € 20,3 miljoen lager begroot in 2026. Dit is een gevolg van de instroom van de ZE-bussen. In 2025 zijn er voor € 6,4 miljoen aan extra lasten vanwege directe kosten voor de aanschaf van de ZE-bussen, die niet kunnen worden geactiveerd en eenmalig worden gesubsidieerd. Daarnaast zijn de meerkosten voor de instroom van ZE-bussen in 2025 € 3,2 miljoen hoger dan de stelposten in de bieding. Verder maakt in de HTM in 2025 aanspraak op de 27,5% regeling voor € 10 miljoen. Het resterende verschil komt door een aantal kleinere verrekenposten voor 2025.
- De ov-concessie Voorne-Putten en Rozenburg is € 2,1 miljoen lager begroot in 2026, omdat in 2025 meer meerwerk is begroot.
- De ov-concessie Haaglanden Streek is € 1,4 miljoen lager begroot in 2026. Dit komt grotendeels door extra lasten door de verplaatsing van de busstallingslocatie voor EBS van de Telexstraat in Den Haag naar Poeldijk.

De stijging van de ov-concessie bus Rotterdam in 2027 en 2029 wordt veroorzaakt door investeringen in de instroom van ZE-bussen en laadinfrastructuur.

Rail

De totale subsidie voor railconcessies is € 9,6 miljoen lager begroot in 2026 dan in 2025. Het verschil bestaat uit de volgende posten.

- De subsidie voor RET Rail is € 4,1 miljoen hoger begroot in 2026 dan in 2025.
 - In 2024 was de reservering voor het vangnet zoals afgesproken in het kader van de toekomstborging van het ov niet nodig, deze reservering van € 3,3 miljoen is doorgeschoven naar 2026.
 - Hier tegenover staat een dalende exploitatiesubsidie met € 8,4 miljoen volgens de groei afspraken en taakstelling voor sociale veiligheid.
 - Voor de aanpassingen aan Remise Waalhaven staat in 2026 €10 miljoen meer aan kosten begroot dan in 2025.
 - Het resterende verschil heeft te maken met diverse kleinere mutaties binnen het exploitatie- en assetbudget.
- De subsidie voor HTM Rail is in 2026 € 13,7 miljoen lager dan in 2025.
 - In 2025 is het budget voor sociale veiligheid € 3 miljoen hoger. Dit is doorgeschoven uit 2024 en blijft beschikbaar voor deze concessie in 2025.
 - Het resterende verschil heeft te maken met een fluctuatie in jaren schijven binnen het beschikbare assetbudget. Waarbij bijvoorbeeld in 2025 nog een toevoeging aan de risico reservering wordt gedaan en in 2026 niet.

Overige concessieafspraken

Onder deze post zijn de volgende concessieafspraken opgenomen: de Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast bevat deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds en de groeigelden. De bestedingen dalen over de jaren, omdat de stimuleringsmaatregelen vooral in de beginjaren van de begrotingsperiode worden uitgevoerd.

Exploitatie openbaar vervoer – Overig

Deze post bestaat uit overige assetposten van ongeveer € 10 miljoen per jaar. De abri concessie vormt hiervan een groot deel: € 6,7 miljoen per jaar.

Daarnaast zijn enkele maatregelen uit het BcVa-besluit van december 2024 in deze post opgenomen. Dit besluit gaat over de financiële reservering van diverse ov-projecten, die niet direct binnen de bestaande lopende concessies vallen. Deze post fluctueert over de jaren heen. Vooral in 2025 wordt meer besteed als gevolg van investeringen in het kader van wettelijke taken binnen het ov.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overheadfuncties. De stijging ten opzichte van de begroting 2025 heeft te maken met de verwachte cao-stijging en de toevoeging van de formatie aan het programma. Voorheen viel deze formatie onder overhead, maar wordt nu aan het programma toegerekend, in lijn met de Beleidsnota Overhead MRDH 2024. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Rente en marktconformiteitsopslag ov-bedrijven

De verantwoorde rente en marktconformiteitsopslag voor ov-bedrijven betreft de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven HTM en de RET. Ook de

financiering van bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH maakt hier deel van uit. De marktconformiteitsopslag wordt toegevoegd aan de risicoreserve financiering, totdat deze op het juiste niveau is. Zie verder hoofdstuk 4.3 paragraaf weerstandsvermogen.

Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij voor één van haar activiteiten een onderneming drijft.

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten. Het uitgangspunt voor de berekening is een cost-plus-methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Van deze waarde wordt 5% genomen om op een belastbaar resultaat uit te komen. Meerjarig wordt rekening gehouden met een bedrag van € 400.

Zie ook hoofdstuk 3.3.

Overige inkomsten

Daarnaast is in 2025 € 14 miljoen opgenomen voor verwachte rente-inkomsten op de liquide middelen. Het resterende bedrag voor 2025 en latere jaren betreft hier voornamelijk de reclameopbrengsten uit haltevoorzieningen (abri's).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid uitgewerkt in twee programma's: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa 2026, zie bijlage 3 in deze begroting).

De begroting voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is gebaseerd op de opdrachten uit de Strategische Agenda om de bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat voor dit programma om de volgende drie opdrachten.

opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*

opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*

opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

Bij elke opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten beschrijven wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

De MRDH zet in op het efficiënte en effectieve gebruik van de beschikbare investeringsmiddelen. Dit betekent dat we keuzes moeten maken en prioriteiten moeten stellen. Daarnaast zoeken we naar nieuwe of alternatieve financieringsvormen.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de beherende partijen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings- of bekostigingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het BO MIRT.

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2026 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waar de MRDH een financiële bijdrage aan levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten, vervoersbedrijven en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en openbaar vervoer. De projecten, subsidies en studies zijn ingedeeld in grote en kleine projecten. De grens ligt bij € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor ov-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn ingedeeld in de categorieën fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de Kleine projecten is in 2026 € 30 miljoen beschikbaar gesteld. In het late voorjaar van 2025 worden gemeenten en andere partners gevraagd om projecten aan te melden voor 2026. Na toetsing worden deze ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit voorgelegd. De besluitvorming over die aanmeldingen is gepland voor december 2025.

2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

2.2.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In dit programma werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag) samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken om verstedelijking en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de middellange en lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen. We dragen daar ook financieel aan bij.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).
- De uitvoering van No Regret-maatregelen in de CID-Binckhorst voor de ontsluiting van de woningbouw.
- De realisatie van fietsmaatregelen in het kader van Westland Greenport 3.0.
- De realisatie van Schaalsprong Metropolitain OV en Verstedelijking (MOVV), zodat metro's op het metronet vaker en sneller rijden.
- De realisatie van Schaalsprong Metropolitain OV en Verstedelijking (MOVV): Gekoppeld Rijden RandstadRail.
- De uitvoering van versnellingsafspraken voor mobiliteitsprojecten 2022 bij woningbouwprojecten met regionale bijdragen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Viersporigheid Emplacement: Door de uitloop van de werkzaamheden aan de viersporigheid Schiedam ronden we het project in 2026 financieel af met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland.
- Gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, het Rijk, de provincie en de MRDH werken aan No Regret-maatregelen in de CID-Binckhorst. In 2026 moeten de maatregelen uit het No Regret-pakket zijn gestart als die nog niet zijn uitgevoerd. Wij beogen dat het pakket en de bestuursovereenkomst daarna afgerond zijn.
- Voor de Metropolitane Fietsroutes Westland-Delft en Den Haag HS-Westland werken de wegbeheerders in 2026 het schetsontwerp uit naar een definitief ontwerp. De verwachting is dat er in 2026 nog geen subsidies worden aangevraagd voor deze routes.
- De RET, MRDH en gemeenten werken verder aan de realisatie van het programma Metronet. Met de projecten uit dit programma kunnen de frequenties op het metronet vanaf 2030 worden verhoogd. Dit vangt de verwachte groei van reizigers op ondersteunt de verstedelijking van het metronet. Daarnaast werken we aan raakvlakdossiers van MOVV Metronet, zoals vervanging van de bestaande metrovoertuigen (opdracht 5) en de vernieuwing van metrowerkplaats Waalhaven-zuid (opdracht 5).
- Na het realisatiebesluit in 2025 voor gekoppeld rijden werken MRDH, HTM en de gemeente Den Haag, in samenspraak met de gemeenten Zoetermeer en Leidschendam-Voorburg de infrastructurele maatregelen verder uit. Denk bijvoorbeeld aan het verlengen van haltes of het nemen van geluidsmaatregelen in 2026.

- Uiterlijk 31 oktober 2026 ontvangen we van de gemeenten en de overige wegbeheerders subsidieaanvragen voor de projecten die zijn vastgesteld in het IPVa kleine projecten 2026. De MRDH neemt binnen 13 weken een besluit over de subsidieverlening.

Ov-ontwikkelprogramma's

In het vervoersgebied van de RET worden dossiers gerealiseerd, bijvoorbeeld het programma Toekomstvast Tramnet, het project Metronet, het plan busnet, project HOV Ridderkerk en diverse knooppunten en ov-doorstromingsprojecten. In het vervoersgebied van de HTM (OV Next) wordt de instroom van nieuwe stadstrams en een remise gerealiseerd, versnellingsprojecten voor het ov, knooppunten en het project gekoppeld rijden RandstadRail uitgevoerd. Beide programma's dragen bij aan de verstedelijkingsopgave en versterken de samenwerking tussen de gemeenten, de MRDH en de vervoersbedrijven.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De eerste maatregelen van het plan tramnet invoeren via de vervoerplannen 2025 en 2026.
- Realisatie van HOV Ridderkerk met sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer, inclusief de realisatie van een vrije busbaan voor lijn 70 Rotterdam-Zuid.
- De grootschalige renovatie van het knooppunt Spijkenisse Centrum voor metro en bus, gericht op het vervullen van de groeiende regionale betekenis van dit knooppunt.
- De realisatie van de instroom van de nieuwe Haagse stadstrams (programma INTHR).

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- De gemeente Ridderkerk past de infrastructuur in Ridderkerk aan met subsidie van de MRDH, zodat in 2027 R-net-bussen kunnen starten met rijden tussen Ridderkerk en Rotterdam. Dat betekent een snellere verbinding, frequente lijnvoering, meer reiscomfort, meer betrouwbaarheid, uitstekende haltevoorzieningen. Dit verstevigt de mobiliteit en de positie en het beeld van het openbaar vervoer in de hele metropoolregio, maar vooral in de gemeente Ridderkerk.
- In 2026 gaan we verder met de uitvoering van maatregelen van het Plan Toekomstvast Tramnet. Hieronder vallen de aanpassing van de lijnvoering en frequenties, en het verkorten van de reistijd met de tram. De implementatie loopt via het vervoerplan voor 2027. We werken samen met Rotterdam en RET aan een verkenning voor nieuw tramtracé naar Nieuw Kralingen.
- We stellen het Plan Busnet Rotterdam vast en treffen de eerste voorbereidingen voor het uitvoeren van de maatregelen.
- We ronden de verleende subsidiebeschikking en de reconstructie van het busstation Spijkenisse Centrum af.
- Voor diverse projecten in het deelprogramma INTHR lijn 6 toetsen we het definitief ontwerp en verleent de MRDH een subsidie.
- Voor de diverse projecten in het deelprogramma INTHR lijn 12 toetsen we het definitief ontwerp en verleent de MRDH een subsidie.
- Het deelprogramma INTHR lijn 1, met uitzondering van het Haagse deel, is afgerond en wikkelt de MRDH financieel af.
- Het test- en proefbedrijf van lijn 19 op de TU-Campus in Delft wordt afgerond. Naar verwachting zal medio 2026 de dienstregeling starten.

2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

Dit programma helpt bij het realiseren van hoogwaardige, regionale fietsroutes om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. Voor Metropolitane Fietsroutes helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. De MRDH levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (inclusief planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De realisatie van circa 100 km Metropolitane Fietsroutes tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We volgen de voortgang van de planuitwerking en realisatie van de Metropolitane Fietsroutes vanuit onze rol als subsidieverlener. Dit geldt voor de Metropolitane Fietsroutes:
 - Zoetermeer-Rotterdam
 - Westland-Rotterdam
 - Delft-Rotterdam Alexander
 - Den Haag-Pijnacker
 - Westland-Delft
 - Westland-Den Haag HS
 - (Dordrecht) Ridderkerk-Rotterdam

Verbeterd ov-systeem

De ov-maatregelen voeren we 'op straatniveau' uit via de ov-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen. We voeren aanpassingen van het ov-netwerk uit, waarbij we rekening houden met andere opgaven, zoals inrichting van de buitenruimte, omgevingshinder, 30-50 km/u, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten.

Welke resultaten willen we bereiken?

- We werken een verbeterd ov-systeem uit binnen onze nieuwe mobiliteitsvisie, zodat het makkelijker en aantrekkelijker wordt voor de reiziger om het ov te gebruiken. Dit is een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We werken de vastgestelde mobiliteitsvisie (gepland in 2025) uit in uitwerkingsplannen voor publieke mobiliteit. Dit gaat om plannen voor de bundeling van ontsluitend en vraagafhankelijk vervoer, HOV en mobiliteitsknooppunten. Op basis hiervan beginnen we met het maken van corridorafspraken met gemeenten.
- In 2025 voerden we met de gemeente Zoetermeer en de HTM een gezamenlijke studie uit naar het toekomstige gebruik van de Krakeling. In 2026 werken we gezamenlijk het vervolg uit.

2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

We optimaliseren het bestaande wegennetwerk door subsidies te verstrekken aan wegbeheerders voor infrastructurele ingrepen. Daarbij zetten we ook in op andere mobiliteitsoplossingen, zoals gedragsverandering.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimaal gebruik van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We bespreken met gemeenten hun voorgenomen aanmeldingen voor het programma Kleine Projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027. We beoordelen hun subsidieaanvragen uit het programma 2026 en verlenen daarvoor subsidie.

Regionaal Basisnetwerk fiets

Het Regionaal Basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Gemeenten kunnen de komende jaren tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in dit netwerk te verbeteren. De MRDH verleent subsidie voor de verbetering van het fietsnetwerk volgens de inhoudelijke randvoorwaarden. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De verbetering van circa 100 km fietspad op het Regionaal Basisnetwerk fiets in 2026 (inclusief verkeersveilige inrichting).

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We bespreken met de gemeenten hun voorgenomen aanmeldingen voor het programma Kleine Projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027. We beoordelen de subsidieaanvragen uit het programma 2026 en verlenen daarvoor subsidie. Voor het halen van de doelstelling zijn we afhankelijk van de initiatieven van de wegbeheerders.

Programma Knooppunten

De MRDH, stationbeheerders en de individuele gemeenten zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH verstrekt subsidie voor de verbetering van deze ov-knooppunten. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationbeheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken?

De verbetering van circa 18 ov-knooppunten in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten die ov-knooppunten verbeteren. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we die. We volgen het proces van aanmelding van kleine projecten voor opname in het IPVa.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

Vanuit de aanpak 'Maak een punt van Nul' werken we aan de vermindering van het aantal slachtoffers in het verkeer. De MRDH verstrekt financiële middelen aan de gemeenten voor gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Er worden circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.
- Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we die.

Doorstromingsprojecten uit Ov-Ontwikkelprogramma's

Via deze programma's werken wij met gemeenten, vervoerders en andere partijen aan een aantal doorstromingsprojecten voor de tram en bus. De MRDH is concessieverlener van het regionaal ov en werkt met de gemeenten en vervoerders projecten uit voor de ontwikkeling van het ov.

Welke resultaten willen we bereiken?

- We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het ov om ervoor te zorgen dat de reistijd in het ov korter wordt.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We hebben de perrons van de tram verlengd en de iVRI's rondom de Mall of the Netherlands zijn aangepast zodat het ov voorrang krijgt op het autoverkeer.
- We realiseren het project Tram Laan op Zuid met extra baanafscheidingsen en beveiligde oversteek. Dit komt de gemiddelde snelheid van de trams en de verkeersveiligheid ten goede op deze belangrijke ov-as.
- Wij stellen het concept uit 2025 van het toekomstvast busnetwerk vast in samenwerking met de vervoerder en alle betrokken gemeenten.
- Wij geven samen met de gemeente Rotterdam opdrachten en subsidies af voor de uitvoering van het programmaplan Plan Toekomstvast Tramnetwerk en voeren een verkenning uit voor een tramverbinding naar het Kralingse Bos.
- Het stadsproject Hofplein van de gemeente Rotterdam is in realisatie, mede met een subsidie van de MRDH. Na realisatie levert dit, naast een verblijfsplein voor de stad, ook reistijdwinst voor de tram op.
- Samen met de gemeenten werken wij aan het oplossen van conflicten tussen 30 km/u-straten en het ov. Dit gebeurt op basis van het Stappenplan ov en 30 uit 2025.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	2e burap 2024*	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	13.969.123	14.838.242	3.945.776	7.904.429	18.182.463	20.847.713
- Fiets- en ketenmobiliteit	7.335.950	28.733.807	37.764.908	67.446.066	57.500.981	43.694.219
- Verkeersveiligheid	13.256.913	21.361.859	15.595.798	12.521.473	9.745.008	7.500.000
Subtotaal Verkeer	34.561.986	64.933.908	57.306.481	87.871.967	85.428.452	72.041.932
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	81.009.072	104.994.043	85.409.168	102.545.765	105.358.533	127.656.417
Subtotaal Openbaar vervoer	81.009.072	104.994.043	85.409.168	102.545.765	105.358.533	127.656.417
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel	1.529.600	1.619.421	1.906.902	1.906.902	1.906.902	1.906.902
Subtotaal Apparaatslasten	1.529.600	1.619.421	1.906.902	1.906.902	1.906.902	1.906.902
Totaal lasten	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	111.637.678	169.358.364	142.501.569	191.347.044	192.693.888	201.605.251
Overige inkomsten	5.462.979	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
Totaal baten	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
Saldo van baten en lasten	0	0	0	0	0	0

* De cijfers voor het jaar 2024 betreffen de cijfers van de tweede bestuursrapportage 2024 inclusief de mutaties op basis van nu bekende werkelijke projectvoortgang van de grotere subsidieprojecten. De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Toelichting financiën

De onderdelen Verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten zijn bestedingen opgenomen voor lopende subsidieverleningen, subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn (IPVa 2024) en aangemelde projecten voor het IPVa 2025 binnen het subsidieplafond van € 30 miljoen. De resterende ruimte in het jaarlijkse subsidieplafond van € 30 miljoen is nog niet volledig ingevuld met projecten. Voor een compleet overzicht van de grote projecten verwijzen we naar bijlage 2: Projecten en programma's meerjarenbeeld BDU. Hierna lichten we per categorie de inhoud van de begrotingsbedragen nader toe.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

- De A16 Rotterdam wordt eind 2025 opgeleverd. In de jaren 2024-2025 wordt hieraan jaarlijks nog € 9,3 miljoen besteed. Vanaf 2026 zijn er geen bestedingen meer.
- In de periode 2028-2029 wordt naar verwachting € 17,2 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse verstedelijkingsontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan. Ook de verkenning van een langetermijnoplossing voor de Beatrixlaan wordt opgeleverd.
- Voor infrastructurele maatregelen op de Algeracorridor wordt in de periode 2025-2027 € 6,6 miljoen begroot.
- In de periode 2028-2029 wordt naar verwachting € 2,3 miljoen besteed aan de doorstroming op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis (Nieuweweg). Deze maatregel is opgenomen in het maatregelpakket van de gebiedsuitwerking van Voorne-Putten en Haven Rotterdam.

Fiets- en ketenmobiliteit

- Voor het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR) zijn inmiddels voor een totaalbedrag van € 131,5 miljoen reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk–Rotterdam, Delft–Rotterdam Alexander, Zoetermeer–Rotterdam, Den Haag–Pijnacker en Rotterdam–Ridderkerk. In de periode 2025-2029 worden bestedingen geraamd voor in totaal € 85 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is in totaal € 55,1 miljoen gereserveerd. Voor de periode 2027-2029 wordt € 49,1 miljoen aan bestedingen verwacht.
- In de begrotingsperiode wordt daarnaast gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen voor de CID-Binckhorst. Hiervoor is € 24,9 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2025-2029.
- Voor de laatste projecten van de Korte Termijn Aanpak MoVe is subsidie verleend. De laatste projecten zijn de snelfietsroute Algerabrug–Capelsebrug en ontwikkeling van het Entreegebied in Zoetermeer. Het gaat om een bedrag van € 6,7 miljoen in de periode 2025-2027.
- Voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam is de verwachting dat de reservering van € 8,4 miljoen in de periode 2027-2028 wordt besteed.
- De bestuurscommissie besloot op 5 maart 2025 de Planstudie voor de eerste fase van de fietscorridor Spaanse Polder-Merwe-Vierhavens fase 1 vast te stellen. Onder voorbehoud van begrotingswijziging voegde de bestuurscommissie het project toe aan het IPVa 2025 voor een bedrag van € 6,5 miljoen. De realisatie vindt plaats tussen medio 2025 en eind 2028.

Verkeersveiligheid

De bestedingen voor verkeersveiligheid omvatten lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma Kleine projecten. Daarnaast is in de periode 2025-2027 voor € 10 miljoen aan bestedingen begroot voor verkeersveiligheidsmaatregelen uit de specifieke uitkering van het Rijk (1^e en 2^e tranche, inclusief rijksbijdrage en MRDH-bijdrage). Voor de 3^e tranche van deze regeling is in de periode 2025-2028 € 9 miljoen aan MRDH-bijdrage opgenomen. De rijksbijdrage voor deze 3^e tranche wordt opgenomen zodra de beschikking is ontvangen.

Ov-netwerk

In de jaren 2025-2029 staat de realisatie van twee grote programma's gepland, namelijk de infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) en de maatregelen van het Plan Toekomstvast Tramnetwerk voor € 137 miljoen. Daarnaast wordt in 2025 onder andere geïnvesteerd in de afronding van lijn 19 (deel TU), Busstation Spijkenisse Centrum en de ov-projecten binnen het No Regret-maatregelenpakket van de CID-Binckhorst. De uitvoering van de projecten Metronet, gekoppeld rijden RandstadRail en vernieuwen spoorbeveiliging starten vanaf 2025 en 2027. De kosten stijgen vanaf 2026 t/m 2029 vooral door een toename aan investeringen richting het einde van de periode in de projecten Vlietlijn en Stadsbrug Rotterdam.

Apparaatslasten

Dit zijn de directe salariskosten van de formatie die werkt binnen dit programma, met uitzondering van de overheadfuncties. De stijging ten opzichte van de begroting 2025 heeft te maken met de verwachte cao-aanpassing en de toevoeging aan het programma formatie die voorheen als overhead werd beschouwd. Nu wordt die aan het programma toegerekend, conform de Beleidsnota Overhead MRDH 2024. In hoofdstuk 3.2 Overhead wordt dit verder toegelicht. In hoofdstuk 4.5 paragraaf Bedrijfsvoering lichten we de totale apparaatslasten toe.

Overige inkomsten

De post 'overige inkomsten' bestaat gedurende de hele begrotingsperiode uit de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen (1^e en 2^e tranche).

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het vernieuwen van de economie. Het gaat voor dit programma om de volgende twee opdrachten:

opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*

opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*

In de Strategische Agenda zijn bij iedere opdracht resultaten geformuleerd, die beschrijven wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

Door de kloof tussen onderwijs en arbeidsmarkt te verkleinen en de productiviteit en bedrijvigheid te vergroten, groeit de welvaart en het welzijn. Meer arbeidsplaatsen en de goede invulling van die arbeidsplaatsen met geschikt personeel zorgen voor een hogere arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de MRDH-ambitie voor groei van welvaart en welzijn in de regio.

Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: Campusprogramma en het programma Leven Lang Ontwikkelen. Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op 'Versterken mkb en Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's'. Op basis van de Strategische Agenda geven we hierna per aandachtsgebied aan wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2026.

Campusprogramma

Minstens veertien campussen in de regio richten zich op toekomstbestendige vaardigheden, waaronder ondernemerschap, innovatie en kennisvalorisatie. Vanwege de krappe arbeidsmarkt ligt de focus op de IT-, energie-, techniek-, greenport- en zorgsector en daarnaast het Haven Industrieel Complex. De MRDH richt zich daarbij op de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op mbo- en hbo-campussen. Driekwart van het aantal studenten in de regio volgt namelijk een mbo- of hbo-opleiding. Ook het merendeel van de banen in deze regio zijn op mbo- en hbo-niveau. Daarom liggen hier de meeste kansen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen. Waar mogelijk doen we dit via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Elk jaar doen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven per jaar mee aan campusinnovatieopdrachten en -programma's.
- Minstens veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, strategisch verspreid en dichtbij regionale bedrijven.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We blijven samenwerken met gemeenten om projecten op te zetten die de relatie tussen onderwijs en het bedrijfsleven in de regio versterken. We cofinancieren minimaal twee projecten. We zetten daarbij in op campussen die van economisch belang en toegevoegde waarde zijn voor de regio. In de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat geven we nadere invulling aan wat voor campussen dit zijn.
- Wij stemmen nieuwe transitieopgaven af met het innovatieprogramma en het programma Ruimte voor werken. Het doel is om de samenwerking tussen de onderwijslagen van mbo, hbo en universiteit op elkaar af te stemmen. Hierdoor kan kennisvalorisatie gemakkelijker plaatsvinden.
- Om de samenwerking en samenhang in het campusnetwerk te bevorderen organiseren we samen met de gemeenten campusnetwerksessies. In deze sessies staan kennisdeling en de ontwikkelingsvraag van de campussen centraal. We delen deze kennis met de gemeenten, onderwijsinstellingen en de stakeholders.
- Omdat campussen belangrijk zijn voor het economisch vestigingsklimaat versterken we de samenwerking met het Rijk, Europese Unie, provincie en andere partners. Zo voeren we strategisch regie op de ontwikkeling van een samenhangend en sterk campusnetwerk.

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

LLO zorgt door om- en bijscholing van werkenden en werkzoekenden voor een hoogwaardige beroepsbevolking, die op alle niveaus bijdraagt aan de regionale economie.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd aanbod van LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.
- Meer werkenden en werkzoekenden volgen een om- of bijscholingstraject.
- Jaarlijks ronden minimaal 1.300 werkenden en zij-instromers een om- of bijscholingstraject af aan een campus.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We werken samen met gemeenten aan projecten die bijdragen aan een leven lang ontwikkelen voor inwoners van de regio. Dit doen wij door minimaal twee projecten te cofinancieren waarbij inwoners de kans krijgen zich verder te ontwikkelen via gecertificeerde opleidingen.
- We werken samen met partijen die bijdragen aan de ontwikkeling van de toekomstige arbeidsmarkt. Hierbij zetten we in op werkgelegenheid en opleidingskansen, zodat de inwoners duurzaam inzetbaar blijven. En zodat bedrijven toegang hebben tot gekwalificeerd personeel.

Versterken mkb

Er zijn veel mkb'ers in de metropoolregio die behoefte hebben aan informatie en advies om tijdig beslissingen te kunnen nemen voor de gezondheid van hun bedrijf. Ondernemers hebben behoefte aan een transparant en samenhangend dienstverleningssysteem met een duidelijk aanbod. Dit is in de praktijk nog te weinig het geval.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een groter aandeel mkb-bedrijven is ondersteund. Ondernemers kunnen overheidsinformatie beter vinden, zodat ze effectiever kunnen werken aan de transitieopgaven, zoals digitalisering, verduurzaming en bij het aantrekken en het scholen van hun personeel.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- Het mkb speelt een belangrijke rol bij verschillende opgaven, zoals de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt, opgaven rond werklocaties en de ontwikkeling van innovatieve ecosystemen. Daarom versterken we de strategische samenwerking met de mkb-netwerken Zoetermeer, Rotterdam-Rijnmond, Den Haag en Westland, om het mkb zo beter te verbinden aan deze opgaven.
- De MRDH levert een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin wij het mkb stimuleren innovatie toe te passen.
- De MRDH draagt bij aan het gemeentelijk accounthouderschap richting het mkb, voor een betere verbinding tussen het mkb en de ambities van de MRDH. Door middel van accounthoudersbijeenkomsten stimuleert de MRDH kennisdeling tussen gemeenten en de verbinding van die kennis met de kennis van andere stakeholders.

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland de organisatie van financiering en de schaalvergroting van programma's op zich te nemen. Hierdoor wordt de maatschappelijke- en economische impact vergroot. Daarnaast speelt de MRDH een cruciale rol in de samenwerking rondom het creëren van een goed vestigings- en ondernemersklimaat voor startups en scale-ups in sectoren die van belang zijn voor de versterking en ontwikkeling van de metropoolregio.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een stijging van het percentage van startups en scale-ups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.
- De adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- In 2026 werken we aan de activiteiten en werkpakketten uit het in 2025 vastgestelde samenwerkingsprogramma Startup/Scale-up. Dit doen we in ieder geval samen met de provincie Zuid-Holland, Delft, Den Haag, Rotterdam en Leiden, maar ook kennisinstellingen en partijen uit het ecosysteem. De MRDH levert haar bijdrage aan dit programma, zodat meer startups doorgroeien tot succesvolle scale-ups. De MRDH levert in ieder geval een bijdrage door:
 - o te sturen op voldoende fysieke ruimte voor startups die door kunnen groeien tot scale-ups;
 - o met het financiële instrumentarium (de bijdrageregeling) een bijdrage leveren aan projecten die de ontwikkeling van startups naar scale-ups effectief ondersteunen;
 - o samenwerking met het Rijk zoeken om het belang van innovatieve startups en scale-ups te benadrukken en daarmee te kijken naar effectievere funding en regelgeving.
- We verlenen InnovationQuarter (IQ) subsidie om te bouwen aan innovatieprogramma's en projecten en voor de ondersteuning van het innovatieve mkb bij de versnelde ontwikkeling en

de marktintroductie van technologische oplossingen. Hiermee vergroten we het verdienvermogen van de regio. In 2024 hebben we daarvoor meerjarige financiële afspraken gemaakt.

Vanwege de toenemende druk op de gemeentelijke financiën sturen we strakker op de inzet van middelen voor activiteiten die een duidelijke en significante bijdrage leveren aan de doelen en ambities uit de Strategische Agenda en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat uit 2025. In de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat zullen we expliciet ingaan op de rol van IQ in relatie tot onze inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken en hoe we onze sturing en grip op IQ willen vergroten. We koppelen de indexatie van onze subsidie nadrukkelijk aan een concreet activiteitenprogramma, gericht op impact op ons vestigingsklimaat.

Een deel van de subsidie gaat naar het secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en inzet op (economische) vernieuwing en innovatie. Ook beïnvloedt de Economic Board Zuid-Holland de samenwerking met de nationale overheid.

- De MRDH draagt actief bij aan innovatieve (pilot)projecten die bijdragen aan het vestigingsklimaat in onze regio. Denk bijvoorbeeld aan projecten op het gebied van robotisering (om zo het arbeidsmarktvraagstuk op te lossen) en Artificial Intelligence. Ook levert de MRDH een bijdrage aan projecten op het gebied van de innovatieve defensie-industrie, als dat mogelijk en nodig is. We zoeken daarbij actief de samenwerking met de provincie en het Rijk.

2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze locaties bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking. Ook bieden deze locaties ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, te innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol in grote transitie, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen), en digitalisering. Op basis van de Strategie Werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op een sterkere ruimtelijke en economische structuur van de regio door het marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, bestaande werklocaties beter te benutten en vergroening en verduurzaming te bevorderen.

De MRDH organiseert de regionale afstemming tussen de gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De verlaging van het percentage leegstand van kantoren en detailhandel op basis van vloeroppervlakte.
- Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.
- Een toename van het percentage kantoren met minimaal energielabel C.
- De revitalisering of verduurzaming van verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We organiseren regionale afstemming over werklocaties bij transformaties van bedrijventerreinen en nieuwbouw en van kantoren en detailhandel. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en leggen we het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende werklocaties op de juiste plek blijven, en dat voorkomen we tegelijkertijd dat er te veel gebouwd wordt op locaties met veel leegstand.
- We monitoren de regionale kantorenmarkt via een dashboard en een kwalitatieve rapportage en delen dit actief met gemeenten. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken in de MRDH-kantorenstrategie en blijven we op de hoogte van nieuwe trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt.
- We stimuleren gemeenten om projecten in te dienen voor financiering via de bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat. Deze projecten dienen gericht te zijn op de versterking van de kwaliteit van werklocaties.
- We ondersteunen gemeenten bij de uitvoering van de ambities binnen het thema 'ruimte voor werken'. Dit doen we door proactief kansen te agenderen, gezamenlijk onderzoek en met kennisdeling.
- We verwerven extra projectfinanciering uit provinciale, Rijks- en Europese middelen om werklocaties te verbeteren, met een focus op de verduurzaming en de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Om dit te bereiken versterken we ook de samenwerking met het bedrijfsleven, VNO-NCW, de andere metropoolregio's en het Rijk.
- We organiseren drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor 'ruimte voor werken', voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.
- We monitoren de ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in de metropoolregio. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken uit de Strategie Bedrijventerreinen 2023-2030. Op basis van de resultaten sturen we het beleid van de MRDH bij met voorstellen.
- De MRDH actualiseert de strategie op detailhandel en adviseert de gemeenten over winkelgebieden, om te zorgen voor vitale kernen.
- We monitoren het functioneren van de detailhandel in de metropoolregio.
- Op basis van de in 2025 vastgestelde Visie op het Economisch Vestigingsklimaat ontwikkelen en implementeren we indien nodig nieuw financieel en juridisch instrumentarium dat een bijdraagt aan een beter gebruik van werklocaties.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	3.374.501	3.397.880	3.431.225	4.703.791	4.703.791	4.703.791
Subsidie InnovationQuarter	986.081	1.022.566	1.022.566	0	0	0
Subsidie YES!Delft	500.000	374.188	250.000	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.094.239	1.158.514	1.433.307	1.433.307	1.433.307	1.433.307
Totaal lasten	5.954.821	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.696.171	5.903.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Overige bijdragen gemeenten	40.000	50.000	0	0	0	0
Totaal baten	5.736.171	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Saldo van baten en lasten	-218.650	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	218.650	0	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Toelichting financiën

De begroting 2026 omvat € 3.431.225 aan programmakosten en bestaat voor € 1.022.566 uit een begrotingspostsubsidie voor InnovationQuarter, voor € 250.000 uit een begrotingspost subsidie voor YES!Delft en € 1.433.307 uit directe personeelskosten. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert de begroting binnen deze kaders uit en legt hierover verantwoording af.

Programmakosten

De programmakosten van € 3.431.225 bestaan uit:

- de cofinanciering voor gemeenten van projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Deze bevoegdheid heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat op grond van de herziene Bijdrageregeling Versterking economisch vestigingsklimaat MRDH, en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting;
- de verstrekking van opdrachten voor verkennend onderzoek en monitoring. Dat kunnen zowel opdrachten aan gemeenten zijn als opdrachten aan externe partijen.

Subsidie InnovationQuarter

InnovationQuarter (IQ) is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in de realisatie van doelstellingen voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren verleende de MRDH jaarlijks subsidie aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 verleende de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat een meerjarige subsidie aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026. Hierop geldt een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor de goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH-begroting door het algemeen bestuur. IQ legt jaarlijks een activiteitenlijst voor aan de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat ter goedkeuring. De

subsidie wordt op basis hiervan verleend. De subsidie voor 2026 is niet geïndexeerd ten opzichte van de begroting 2025. De subsidie is niet geïndexeerd vanwege de korting op de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat voor het jaar 2026 waaruit deze subsidie wordt bekostigd.

Subsidie YES!Delft

Startups spelen een cruciale rol in de economie en het bedrijfsleven van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Startups creëren banen, stimuleren innovatie en dragen bij aan economische groei. Met investeringen in opkomende technologieën zoals AI, quantumtechnologie en duurzame energieoplossingen versterken startups en scale-ups de concurrentiepositie van de regio. Een sterke basis is nodig om startups succesvol te laten doorgroeien naar scale-ups en uiteindelijk naar internationale marktleiders. YES!Delft speelt hierin een sleutelrol. Maar de positie van YES!Delft staat onder druk door een onevenwichtige financieringsstructuur. Het algemeen bestuur heeft daarom op 4 april 2025 een begrotingspostsubsidie aan YES!Delft verleend voor de periode januari 2025 tot en met december 2026. Dit betreft een exploitatiesubsidie van € 500.000 in de vorm van 10% van de jaarlijkse exploitatiebegroting met een maximum van € 250.000 per jaar. Deze subsidie biedt financiële zekerheid en continuïteit aan de kernactiviteiten van YES!Delft en stelt YES!Delft in staat om alternatieve financiering te onderzoeken en te realiseren.

Directe kosten personeel

Deze post omvat de salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. De stijging ten opzichte van de begroting 2025 heeft te maken met de verwachte cao-aanpassing en formatie die is toegevoegd aan het programma. Die laatste werd voorheen als overhead beschouwd, maar wordt nu aan het programma toegerekend, in lijn met de Beleidsnota Overhead MRDH 2024. Hoofdstuk 3.2 Overhead licht dit verder toe. Hoofdstuk 4.5 (paragraaf Bedrijfsvoering) licht de totale apparaatslasten toe.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de kaderstelling van de gemeenten. Voor de begroting 2026 doen de gemeenten opnieuw een indexeringsvoorstel (4,2%), maar vragen daarnaast ook om een vermindering van de inwonerbijdrage met 6,2%. De gemeenten hebben daarbij gekeken naar de korting op het gemeentefonds in 2026 voor alle gemeenten tezamen ten opzichte van 2025. Per saldo leidt het voorstel tot een verlaging van de inwonerbijdrage van € 3,07 per inwoner in 2025 naar € 3,00 in 2026. Dit bezuinigingsvoorstel is verwerkt in de begroting 2026. Voor 2026 bedraagt de totale inwonerbijdrage € 7.466.616. Van deze inwonerbijdrage zal maximaal 40,8% worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (in lijn met de kadernota MRDH-begroting 2026). In de begroting 2026 wordt op begrotingsbasis 37% (€ 2.762.825) van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten. Dit betreft directe kosten voor personeel in het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 1.433.307) en de overhead van Economisch Vestigingsklimaat (€ 1.329.518). Van de totale inwonerbijdrage van € 7.466.616, wordt € 1.329.518 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 6.137.098 verantwoord voor de dekking van de programmakosten, de subsidies en de directe kosten van het personeel.

Hoofdstuk 3

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN, OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

1. Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)
2. inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat
3. financiering

Brede doeluitkering verkeer en vervoer

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeer- en vervoerbeleid (wettelijke taak) ontvangt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) jaarlijks een vastgesteld deel van de zogenaamde Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Dit geld komt van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is in overeenstemming met de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer.

Onderstaande tabel toont de geraamde jaarbedragen die we ontvangen binnen de kaders van deze begroting op prijspeil 2025:

2024	2025	2026	2027	2028	2029
618.317.054	718.259.612	698.109.149	698.109.149	698.109.149	698.109.149

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de bijbehorende overhead wordt bekostigd door een jaarlijkse bijdrage per inwoner, gebaseerd op het inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar dat door het CBS is vastgesteld. Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2026 € 3,00. De totale bijdrage in 2026 is geraamd op € 7.466.616,-. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De financiering van de ov-bedrijven aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend bepalen uitsluitend de opbrengsten van de financieringsfunctie. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast betalen deze ov-bedrijven een marktconformiteitsopslag, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve voor financieringen. In tweede instantie is deze opslag uitsluitend beschikbaar voor de bekostiging van de programma's verkeer en openbaar vervoer.

Voor een nadere toelichting zie de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

3.2 Overhead

In lijn met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) wordt de overhead apart van de programma's weergegeven. De aparte weergave maakt de overhead inzichtelijker en maakt het makkelijker om de uitgaven van de organisaties hieraan onderling te vergelijken. In de programma's wordt alleen het deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. De commissie BBV heeft in december 2023 een nieuwe 'Notitie Overhead 2023' gepubliceerd. Dit is een actualisatie van de notitie overhead uit 2016. De

nieuwe notitie gaat in op de inhoud en reikwijdte van het begrip 'overhead', zoals voorgeschreven in artikel 1 van het Besluit begroting en verantwoording (BBV). Deze nota legt de kaders vast voor de bepaling van de (toe te rekenen) overhead volgens de nieuwe BBV-notitie Overhead. De definitie van overhead uit artikel 1 van het BBV duidt de nieuwe notitie van de Commissie BBV als volgt: 'het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Hiertoe behoren ook de systemen en aanverwante lasten die deze functies ondersteunen.'

Conform het advies van de commissie BBV, heeft de MRDH een aparte Beleidsnota Overhead 2024 opgesteld. De beleidsnota legt kaders vast voor de bepaling van overhead en de toe te rekenen overhead aan diverse onderdelen. Het algemeen bestuur van de MRDH heeft de beleidsnota op 6 december 2024 vastgesteld. Hierdoor wordt in de Beleidsbegroting en Jaarstukken volstaan met een overzicht van de doelstellingen en de actuele stand van zaken. Deze nota is van toepassing met ingang van het begrotingsjaar 2026, conform de BBV-notitie Overhead. Dit betreft zowel de personele als de materiële kosten.

Volgens de Notitie Overhead 2023 van de commissie BBV zijn alle functies die onderdeel zijn van een specifieke taak in een taakveld geen onderdeel meer van de overhead. Denk hierbij aan de managers, adjunct-managers en secretaresses van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer en de manager en secretaresse van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat. Deze medewerkers hebben een sturende of ondersteunende functie op een veelheid aan inhoudelijke of personele taken in het primaire proces. Vanaf begrotingsjaar 2026 worden deze functies toegerekend aan de betreffende programma's in plaats van aan overhead.

Voor de MRDH betekent dit dat de volgende salarislasteren als overhead worden geclassificeerd:

- alle functies, ook management en secretariael, binnen de bureaus Financiën & Control, Strategie & Bestuur en Interne Dienstverlening;
- overig management: de secretaris-algemeen directeur.

Zie hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering voor een toelichting op de organisatie van de MRDH. Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

Het wel of niet beschouwen van kosten als overhead heeft geen invloed op financiële dekking. Het betreft alleen een andere manier van presenteren.

De salariskosten van alle medewerkers, inclusief management en secretariaat, van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer worden bijvoorbeeld bekostigd door de rijksmiddelen BDU. De salariskosten, wederom inclusief management en secretariaat, van alle medewerkers van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd door de inwonerbijdrage EV. Dit is niet gewijzigd op basis van de nieuwe Notitie Overhead 2023.

Het relatieve formatiebudget van het primaire proces wordt, net als in de Begroting 2026, gebruikt om de salariskosten van stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het relatieve formatiebudget is verdeeld in 18% Economisch Vestigingsklimaat en 82% Verkeer en Openbaar Vervoer. 18% van deze kosten wordt bekostigd met de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 82% wordt bekostigd met de rijksmiddelen BDU.

Bovenstaande uitgangspunten en verdeelsleutels zijn verwerkt in het volgende overzicht van de overhead.

Overhead (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Personele overhead Va	3.773.018	3.994.595	3.320.352	3.320.352	3.320.352	3.320.352
Materiële overhead Va	2.390.960	2.612.800	2.736.340	2.736.340	2.736.340	2.736.340
	6.163.978	6.607.395	6.056.692	6.056.692	6.056.692	6.056.692
Personele overhead EV	984.872	1.042.710	728.858	728.858	728.858	728.858
Materiële overhead EV	597.740	653.200	600.660	600.660	600.660	600.660
	1.582.612	1.695.910	1.329.518	1.329.518	1.329.518	1.329.518
Totaal lasten overhead	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Onttrekking fonds BDU	6.163.978	6.607.395	6.056.692	6.056.692	6.056.692	6.056.692
Inwonerbijdrage EV	1.582.612	1.695.910	1.329.518	1.329.518	1.329.518	1.329.518
Totaal dekkingsbronnen overhead	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209

De overheadkosten in de begroting 2026 zijn lager dan in de begroting 2025. De (geschatte) cao-stijging van de salarissen en de indexatie van de materiële apparaatslasten (zoals huur) zijn verwerkt. De daling komt echter voort uit de gewijzigde definitie van overhead, conform de Beleidsnota Overhead MRDH 2024. De totale apparaatslasten, inclusief overhead en directe personeelslasten, worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 4.3 Weerstandsvermogen en risico's.

Hoofdstuk 4

PARAGRAFEN

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

De treasuryfunctie richt zich op het sturen, beheersen, verantwoorden en overzien van de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en bijbehorende risico's. Dit gebeurt op een manier die risico's minimaliseert en opbrengsten optimaliseert.

De uitvoering van de treasuryfunctie is wettelijke vastgelegd in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de bijbehorende ministeriële regelingen: Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO). De MRDH heeft haar treasurybeleid vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2021. Dit statuut beschrijft de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt grotendeels bepaald door subsidies en projectbijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die eerder voornamelijk afkomstig waren van het Rijk. Omdat we de middelen tot nu toe eerder ontvangen dan dat ze worden doorbetaald, is de liquiditeitspositie qua exploitatie doorgaans goed.

Desondanks is er wel sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven HTM en de RET;
2. het verstrekken van leningen voor bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH.

Financiering railinvesteringen

De MRDH financiert de activa en nieuwe investeringen voor railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, zolang de MRDH de bijbehorende kapitaallasten via de railconcessie vergoedt. Voorheen financierden de gemeenten Den Haag en Rotterdam deze vervoerders. Dankzij de rechtstreekse financiering door de MRDH blijven er structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio na de opbouw van de benodigde risicoreserve. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Hiervoor wordt de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van zestig basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet om de risicoreserve op te bouwen. De MRDH financiert uitstaande leningen door voor hetzelfde bedrag en dezelfde looptijd leningen aan te gaan, om zo een renterisico uit te sluiten.

Bussenleningen

De MRDH financiert bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders volgens de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen van de Vervoersautoriteit MRDH. Deze verordening is ingesteld om vervoerbedrijven adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden

te bieden voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer. Net als bij de financiering van de railinvesteringen bouwt de MRDH voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering op binnen het eigen vermogen. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal zestig basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet. De MRDH financiert ook bussenleningen door voor hetzelfde bedrag en dezelfde looptijd leningen aan te gaan.

Meer informatie over de opbouw en het geraamde verloop van de risicoreserve staat in hoofdstuk 4.3, paragraaf Weerstandsvermogen en risico's.

De financieringsbehoefte van de MRDH wordt bepaald door de financiering van de railinvesteringen en de bussen bij de verschillende concessie houdende vervoerders. Onderstaand overzicht geeft de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar weer.

Financieringsbehoefte (euro's)	2e Burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
OV-bedrijven	1.138.464.198	1.036.777.781	1.146.228.041	1.304.507.137	1.372.725.281	1.407.717.763
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totale per jaar	1.138.464.198	1.036.777.781	1.146.228.041	1.304.507.137	1.372.725.281	1.407.717.763

Op basis hiervan zijn de kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie per jaar als volgt samen te vatten:

Financieringsfunctie (euro's)	2e Burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten						
Rente OV-bedrijven	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Totaal	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Baten						
Rente OV-bedrijven	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.388.287	8.019.723	8.571.587	8.822.624	8.818.829	8.520.571
Totaal	21.422.872	28.865.744	34.081.520	37.032.512	38.376.073	37.810.104
Resultaat voor reservemutaties	-6.388.287	-8.019.723	-8.571.587	-8.822.624	-8.818.829	-8.520.571
Dotatie risicoreserve financieringen	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Netto resultaat	-388.287	-4.019.723	-8.571.587	-8.822.624	-8.818.829	-8.520.571

Alle kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Concreet betekent dit dat, afgezien van een klein werkkapitaal, alle liquide middelen in de schatkist van het Rijk worden aangehouden.

Renterisicobeheer

De MRDH kan het renterisico op haar leningenportefeuille toetsen aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH tot nu toe uitsluitend leningen aantrekt die wegens de publieke taak dezelfde omvang hebben en tegen dezelfde rentetypische looptijden worden uitgezet, is deze toetsing aan de renterisiconorm (nog) niet relevant.

De renterisiconorm bedraagt voor 2026 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 150,2 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm.

Renterisiconorm en renterisico's 2026-2029		Bedragen x € 1.000			
	2026	2027	2028	2029	
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g					
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g					
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-	-	-	-	
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	259.000	180.000	142.000	55.000	
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	259.000	180.000	142.000	55.000	
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-	
5. Betaalde aflossingen	84.091	83.872	87.903	91.418	
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-	
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-	-	-	-	
Renterisiconorm					
8. Begrotingstotaal	750.900	877.339	790.633	812.734	
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%	
10. Renterisiconorm (8 x 9)	150.180	175.468	158.127	162.547	
Toets renterisiconorm					
10. Renterisiconorm	150.180	175.468	158.127	162.547	
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-	
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	150.180	175.468	158.127	162.547	

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2026 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 61,6 miljoen. Naar verwachting wordt in 2026 aan deze norm voldaan.

Kasgeldlimiet 2026		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar	-	-	-	-	-
Schuld rekening courant	-	-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar	-	-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld	-	-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld	-	-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas	-	-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant	420.000	416.000	465.847	415.000	
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen	420.000	416.000	465.847	415.000	
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld	420.000	416.000	465.847	415.000	
Toegestane kasgeldlimiet	61.574	61.574	61.574	61.574	
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet	481.574	477.574	527.421	476.574	
Begrotingstotaal	750.900				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeli	8,20%				
Kasgeldlimiet	61.574				

4.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen

(publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Een bestuurlijk belang betekent dat de MRDH een zetel in het bestuur of stemrecht heeft.

Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen, als de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij. Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een aanzienlijke bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar. De verbonden partijen bestaan uit vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (Zuid-Holland Bereikbaar).

Sinds 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Hier is een stichting voor opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen deze nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam. Binnen het programma wordt voortgebouwd op eerdere samenwerking tussen de partners, zoals de samenwerking tot en met 2021 vanuit de uitvoeringsorganisaties De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

De volgende tabel bevat de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens van de drie verbonden partijen:

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 95.503.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 560.055.000
Financieel resultaat	Over 2023: € 2.226.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering ov-bedrijven.
Beleidsvoornemens	De uitvoering van ov-concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio door middel van zeggenschap in de RET N.V..
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van de RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 144.170.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 351.784.000
Financieel resultaat	Over 2023: € - 6.386.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering ov-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren ov-concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	Zuid-Holland Bereikbaar
Vestigingsplaats	statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen partijen heeft tot doel de realisatie van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB borgt de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en draagt bij aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland. Dit doen we door samen te organiseren wat beter kan, en door innovatieve oplossingen toe te passen ten dienste van de opgave, als de partners dit niet alleen kunnen ontwikkelen of uitvoeren.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 tot en met 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar en bedraagt voor de MRDH € 616.666 in 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en is onderdeel van Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 2.453.492 (na bestemming resultaat 2023)
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 2.470.537
Financieel resultaat	Over 2023: € 425.244 (negatief)
Risico's	Er bestaat het risico op overbesteding. Bij zicht op overbesteding wordt overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de SOK is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. In het BO MIRT van 6/7 november 2024 is afgesproken dat Rijk en regio ernaar streven om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025, voorafgaand aan de voorjaarsnota, in de Stuurgroep ZHB tot een voorstel te komen voor (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar voor de periode 2026-2030. Daarbij worden ook de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken besproken en maken de partijen afspraken over de invulling van de detachering van personeel aan Zuid-Holland Bereikbaar vanuit de samenwerkende moederorganisaties.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant. Hierna stelt de Raad van Toezicht deze jaarrekening vast. De vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om 'niet-structurele' financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur stelde op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vast. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

Risico's algemeen

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen of financieel te dekken zijn:

- het beheersen van risico's door stuur- en beheersmaatregelen, bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving;
- het financieel afdekken van risico's door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Bedrijfsrisico's komen regelmatig voor en zijn daarom goed voorspelbaar en meetbaar. Hierdoor kun je ze afdekken door beheersmaatregelen of het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de versterking van het economisch vestigingsklimaat kan de MRDH alleen met eigen weerstandscapaciteit afdekken. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse uit 2015 is het risico bepaald van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is vervallen door de vaststelling van uittreedregels. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014 vast. Daarin staat dat een uittreedsom wordt bepaald bij uittreding. Hierin staat ook het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH), dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

Risico's programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen de projecten wordt aangehouden. Hierbij worden ook de financiële risico's geïdentificeerd. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen vanuit de BDU-middelen lager worden of vertragen.

De taken voor verkeer en vervoer worden in hoge mate (meer dan 99%) gefinancierd met rijksmiddelen. De MRDH moet deze middelen beschouwen als vreemd vermogen, als ze nog niet zijn besteed. Daarom bouwt de MRDH voor deze middelen geen risicoreserve op.

Financiering ov-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) staat, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee, die nader zijn geanalyseerd in een extern onderzoek uit 2016. Uit dit onderzoek blijkt dat de MRDH een reserve moet vormen om de risico's af te dekken die de economische waarde van het te financieren materieel direct beïnvloeden. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie had gegund aan de ov-bedrijven RET en HTM. Ook is meegewogen dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht krijgt over de te financieren activa. Het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen en rente over goedgekeurde railinvesteringen en de verstrekte leningen zijn opgenomen in de concessievergoeding die de MRDH maandelijks betaalt. Uit een referentievergelijking blijkt dat een waardedaling van 35% een verdedigbaar uitgangspunt voor de risicoberekening is. De risico-inschatting voor de beide ov-bedrijven is daarnaast als 'laag' geclassificeerd. Daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

De MRDH financiert ook op grond van de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH leningen voor investeringen in bussen en stallingen. Deze verordening is ingesteld om concessiehoudende vervoerbedrijven adequate en betaalbare financieringsmogelijkheden te bieden voor de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2025 berekend op basis van de maandelijks concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2028 gemiddeld € 44

miljoen. Bij een worstcasescenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding verloren gaat, als hoog (90%) ingeschat. Hierdoor wordt de ondergrens voor risicoreserve vastgesteld op € 40 miljoen.

Het verschil tussen de marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden gebruikt als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). Hierdoor daalt de daarvoor benodigde BDU-bijdrage.

In de volgende tabel is risicoreserve voor financieringen in cijfers uitgewerkt.

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	2e Burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.146.228.041	1.304.507.137	1.372.725.281	1.407.717.763	1.394.229.891	1.326.682.500
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.408.721.574	1.401.298.446	1.407.431.754	1.415.355.005	1.379.875.889	1.295.806.564
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	915.669.023	910.843.990	914.830.640	919.980.753	896.919.328	842.274.267
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	230.559.018	393.663.147	457.894.641	487.737.010	497.310.563	484.408.233
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	18.444.721	31.493.052	36.631.571	39.018.961	39.784.845	38.752.659
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen)	36.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	30.000.000	36.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	6.388.287	8.019.723	8.571.587	8.822.624	8.818.829	8.520.571
Toevoeging opslag aan risicoreserve	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	388.287	4.019.723	8.571.587	8.822.624	8.818.829	8.520.571

In 2025 wordt de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten bereikt. Er is dan geen dekkingstekort op de vereiste reserve. De meerjarenbegroting geeft aan dat er na 2025 geen toevoegingen aan de reserve nodig zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2026:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40 miljoen
 Benodigde weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40 miljoen
 Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij een onderneming drijft voor activiteiten. In samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag verrichtte de MRDH hiervoor grondig onderzoek. Zij nam het standpunt in dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Eind februari 2022 sloten de MRDH en de Belastingdienst een vaststellingsovereenkomst. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plusmethode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen.

Kengetallen

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

Toekomstige investeringen worden gepland en begroot op basis van een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de bestuurlijk vast te stellen begroting en begrotingswijzigingen.

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, met uitzondering van gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven over de volgende termijnen:

- a. maximaal tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. vijf jaar: telefooninstallaties;
- d. drie jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. tien jaar: kantoormeubilair;
- f. maximaal tien jaar: straatmeubilair.

De eerste afschrijving van activa met economisch nut start op 1 juli in het jaar van aanschaf.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van tien jaar. In 2017 is € 1,2 miljoen geïnvesteerd voor de verbouwing en herinrichting van dit pand. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen worden in tien jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en sloot daarvoor contracten af met gespecialiseerde marktpartijen.

Kapitaallast	2025	2026	2027	2028	2029
Bedrijfsgebouw	127.101	127.101	64.937	3.350	1.675

Overige materiële vaste activa

De kantoorinventaris en ICT-hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 zonder kosten overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 legden we een nieuw datanetwerk aan en schaften we nieuw meubilair aan voor een totaalbedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Dit gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplekhardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (inclusief projectadministratie en verdere digitalisering van werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren investeren we opnieuw in ICT voor nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en in betere vergaderfaciliteiten.

Investeringen in kantoormeubilair worden in tien jaar afgeschreven, ICT-hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in zeven jaar. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

In 2019 investeerde we in meubilair en het terras. In 2022 investeerde we, in het kader van 'Het Nieuwe Werken', in kantoormeubilair en vergaderfaciliteiten. In 2023 investeerde we in nieuwe koffiemachines. In 2024 zijn er diverse veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd. Deze maatregelen zijn als één bedrag geactiveerd.

Investering	Investeringsbedrag	2025	2026	2027	2028	2029
Meubilair	45.000	45.000				
ICT	45.000	45.000	-	-	-	-

Kapitaallast	2025	2026	2027	2028	2029
ICT	50.175	57.675	36.338	14.667	-

Kapitaallast	2025	2026	2027	2028	2029
Overige materiële vaste activa	69.756	72.006	57.532	38.573	25.137

Haltevoorzieningen

Volgens de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamdeabri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen en het beheer en onderhoud zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in vijf jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten. De MRDH heeft hiervoor zelfstandig een contract aanbesteed. Het beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM. De haltevoorzieningen zijn per 31 december 2021 volledig afgeschreven.

Gronden

De MRDH bezit diverse percelen grond of heeft daarop een recht van opstal gevestigd voor de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele kadasteropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railin	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haa	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen voor deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

De ambtelijke organisatie van de MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken zijn centraal georganiseerd binnen de bureaus Financiën & Control (BFC), Interne Dienstverlening (BID) en Strategie & Bestuur (BSB).

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie, stuurt vijf managers aan en managet zelf het bureau Interne Dienstverlening. De salarislasten van de secretaris-algemeen directeur wordt op dezelfde manier verdeeld als de salarislasten van alle andere

staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 18% wordt bekostigd uit de inwonerbijdrage EV en 82% wordt bekostigd uit de BDU. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

In de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. Twee managers zijn verantwoordelijk en geven dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer. De twee afdelingen tellen gezamenlijk 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU. Het aantal fte in de begroting 2026 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2025.

Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De manager EV is verantwoordelijk voor de dagelijkse leiding en de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte en is ongewijzigd ten opzichte van de begroting 2025. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Strategie & Bestuur (BSB) en Interne Dienstverlening (BID).

De uitvoering van stafzaken is op centraal niveau georganiseerd in drie bureaus: BFC, BSB en BID. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties van HRM, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 32,6 fte. Het aantal fte stafzaken in de begroting 2026 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2025. De salarissen van de medewerkers komen voor 18% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 82% ten laste van de BDU. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 3,00 (prijsspeil 2026) wordt in lijn met de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2026) maximaal € 1,22 (prijsspeil 2026) ingezet voor apparaatslasten. De werkelijke begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2026 € 2.914.367 (zie tabel kostenverdeling hierna), dat is € 1,17 per inwoner (voor aantal inwoners zie hoofdstuk 7).

Voor de salarislasten volgt de MRDH de bedrijfseigen cao, die de Cao Gemeenten volgt (inclusief uitzonderingen gemeente Rotterdam) De huidige cao betreft de periode tot en met 31 maart 2025. Voor het jaar 2026 houden we rekening met een loonstijging van 2,1%. Dit percentage is gebaseerd op de Loonvoet sector overheid uit de MEV2025-publicatie van het CPB die in september 2024 is verschenen en is opgenomen in de Kaderbrief begroting 2026 gemeenschappelijke regelingen. Naast deze indexering voert de MRDH ook nog een correctie door van -0,2% over voorgaand jaar (2025). In de begroting 2025 was rekening gehouden met een indexatie van 4,9%, maar de MEV 2025 geeft voor 2025 een indexpercentage Loonvoet sector overheid van 4,7%.

Onderstaande tabel bevat de begrote personele formatie en de salariskosten die daaraan verbonden zijn (inclusief sociale lasten).

Onderdeel	fte's 2025	fte's 2026	Begroting 2026 (euro's)
Secretaris-algemeen directeur	1,0	1,0	238.226
Bureaus BFC, BSB en BID	32,6	32,6	3.810.983
Afdeling Verkeer	26,0	26,0	3.183.929
Afdeling Openbaar Vervoer	26,0	26,0	3.174.089
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	10,0	1.433.307
Totalen	95,6	95,6	11.840.534

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

In combinatie met de materiële apparaatslasten en de uitgangspunten voor de bepaling en de verdeling van de overhead (zie hoofdstuk 3.2) levert dit de volgende kostenverdeling op van de personele en materiële apparaatslasten.

			Kostenverdeling					
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
Onderdeel	fte's	Kosten	Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV	Verdeelsleutels
Personele apparaatslasten								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	238.226			195.345		42.881	82/18
BFC, BSB en BID	32,6	3.810.983			3.125.006		685.977	82/18
Vervoersautoriteit	52,0	6.358.017	4.451.115	1.906.902				100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.433.307				1.433.307		100
Totaal personele apparaatslasten	95,6	11.840.534						
Materiële apparaatslasten		3.337.000			2.736.340		600.660	82/18
Totalen		15.177.534	4.451.115	1.906.902	6.056.692	1.433.307	1.329.518	

De materiële apparaatslasten betreffen de materiële budgetten voor HRM (zoals ondersteuning, - advies en opleidingen), financiën (zoals accountantskosten), facilitair (zoals huur en servicekosten en afschrijvingskosten huisvesting), ICT/DIV (zoals licenties voor het document-management-systeem), communicatie (zoals de kosten voor de website), bestuurszaken (zoals vergaderkosten, bekendmakingen, besluiten) en juridische zaken (zoals juridisch advies, bezwaar en beroepskosten).

Informatiemanagement

De komende jaren staat de implementatie en uitvoering van informatiebeveiliging centraal binnen het IT-team van de MRDH. Deze prioriteit volgt uit de naderende wet- en regelgeving rondom informatiebeveiliging (NIS2/BIO2). Uit het archiefinspectierapport blijkt dat de MRDH op dit gebied achterloopt. De organisatie erkent deze constatering. Om dit te verbeteren, onderzoeken we in 2025 of het mogelijk is formatieruimte vrij te maken voor de vaste aanstelling van een CISO (Chief Information Security Officer). Het doel is om in 2026 grotendeels te voldoen aan de eisen van de BIO2.

Naast deze focus op informatiebeveiliging blijven de lopende IT-projecten doorgaan. De informatiemanager voert deze projecten voornamelijk uit. Hieronder volgt de planning voor 2026.

Informatiebeveiliging, AVG en informatiebeheer

Op basis van de BIO2 worden beleid en maatregelen ontwikkeld en geïmplementeerd, waaronder:

- Het ontwikkelen en actueel houden van een informatiebeveiligingsbeleid.
- Het vaststellen van rollen, verantwoordelijkheden en toegangsrechten.
- Het uitvoeren van risicoanalyses en het implementeren van bijbehorende maatregelen.
- Het opstellen van een ISMS (Information Security Management System) volgens de Plan-Do-Check-Act-cyclus.
- Het opzetten van een Incident Response Plan (IRP).
- Het implementeren van een Business Continuity Management (BCM).
- Het vergroten van bewustzijn bij medewerkers en managers over informatiebeveiliging.

In 2024 heeft de archiefinspectie een rapport uitgebracht met aanbevelingen. Deze aanbevelingen worden in de komende periode opgepakt, om deze in 2026 af te ronden en bij de volgende inspectie in datzelfde jaar een betere beoordeling te behalen.

Daarnaast wordt het informatiebeheerplan (IBP) geactualiseerd en breed bekendgemaakt binnen de organisatie. Dit plan is de leidraad voor het informatiebeheer binnen de MRDH.

IT-projecten

- *Migratie naar SharePoint en Visiedosis*
De migratie naar SharePoint en Visiedosis wordt in 2025 afgerond. Dit houdt in dat de MRDH volledig overstapt naar werken in SharePoint en het archiveren van documenten in Visiedosis. Het oude documentmanagementsysteem E-docs blijft op de achtergrond functioneren, maar wordt niet langer actief gebruikt. In 2026 wordt de nieuwe werkwijze geëvalueerd, inclusief de structuren in SharePoint en het archiveringsproces in Visiedosis.
- *Digitaliseren van het besluitvormingsproces*
Vanwege de uitloop van het SharePoint-project is de start van het project voor het digitaliseren van het besluitvormingsproces uitgesteld naar 2025. Het doel is om in 2026 het besluitvormingsproces volledig gedigitaliseerd te hebben.
- *Digitale handtekening*
Als onderdeel van het digitaliseren van het besluitvormingsproces wordt ook de implementatie van de digitale handtekening verder uitgebreid. De bovengenoemde projecten vormen gezamenlijk de basis voor het volledig digitaal werken van de MRDH, wat gepland staat na de afronding van deze projecten.
- *Implementatie van een CRM-systeem*
Met het oog op netwerkvorming wordt in 2025 een pilot uitgevoerd voor de implementatie van een CRM-systeem. Deze pilot wordt in 2026 geëvalueerd. Bij positieve resultaten zal het CRM-systeem in 2026 verder worden uitgerold.

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo)

Zoals de Wet open overheid vereist maakt de MRDH veel documenten al actief openbaar. Dit betreft:

- Agenda's
- Vergaderstukken van alle openbare vergaderingen van de bestuursorganen
- Vergaderverslagen
- Besluitenlijsten van alle vergaderingen van de bestuursorganen (Bc's, Ac's, DB, AB)
- Beleidsstukken en reglementen
- Persberichten
- Overige relevante documenten

Verder komt er een toenemend aantal verzoeken met betrekking tot de Woo binnen bij de MRDH. Dit betreft:

- Woo-verzoeken gericht aan de MRDH;
- zienswijzeverzoeken, waarbij het Woo-verzoek is gericht aan een andere overheid. Deze overheid verzoekt de MRDH dan om een zienswijze op stukken waarbij de MRDH betrokken is.

Om efficiënter te kunnen reageren op Woo-verzoeken heeft de MRDH een digitaal programma in gebruik genomen, dat het weglakken van bepaalde stukken (bijvoorbeeld in verband met privacy) vergemakkelijkt. Na de invoering van het nieuwe archiefsysteem in 2025, staat 2026 in het teken van het opstellen van een actieplan voor uitgebreidere actieve openbaarmaking van stukken van de MRDH vanaf 2015.

4.7 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening van de MRDH geven we in deze paragraaf een overzicht van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen. Deze subsidies zijn niet op grond van een bestaande verordening verleend. De Subsidieverordening Vervoersautoriteit bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies binnen de MRDH worden op grond van deze verordening verstrekt. Er zijn enkele uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidieaanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

- lid 3 onderdeel c: indien de begroting de subsidieontvanger en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt, of;
- lid 3 onderdeel d: in incidentele gevallen, mits de subsidie voor ten hoogste vier jaren wordt verstrekt.

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Voor de begroting 2026 worden de volgende subsidies begroot:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2026 (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie meerjarig	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpW-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	1.022.566	InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. De jaarschijf 2026 bevat geen indexering en is gelijk gebleven ten opzichte van de subsidie voor het jaar 2025. Reden voor het niet indexeren is de korting op de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat voor het jaar 2026 waaruit deze subsidie wordt bekostigd.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	250.000	Het algemeen bestuur verleende op 4 april 2025 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft voor de periode januari 2025 tot en met december 2026 van € 250.000 per jaar. Het betreft een exploitatiesubsidie van 10% van de exploitatiebegroting tot een maximum van € 250.000 per jaar ter ondersteuning van de kernactiviteiten van YES!Delft en om YES!Delft de mogelijkheid te bieden om alternatieve financiering te onderzoeken en daar waar mogelijk te realiseren.

Het algemeen bestuur verstrekt voor het verlenen en vaststellen van deze subsidies een mandaat aan de betreffende bestuurscommissies. Dit mandaatbesluit maakt integraal onderdeel uit van deze begroting.

Hoofdstuk 5

FINANCIËLE BEGROTING

5.1 Overzicht baten en lasten

In het hierna opgenomen overzicht zijn de baten en lasten per programma verantwoord.

Programmabegroting 2026 (euro's)	2e burap 2024*	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	605.473.386	642.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.954.821	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Overhead	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	736.275.454	828.069.656	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	611.473.386	646.265.831	592.754.375	671.491.555	584.416.136	597.605.923
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	117.100.657	171.547.372	144.622.552	192.324.634	192.693.888	201.605.251
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.736.171	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	742.056.804	832.069.657	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
Saldo van baten en lasten	5.781.350	4.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	218.650		0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-6.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* De cijfers voor het jaar 2024 betreffen de cijfers van de tweede bestuursrapportage 2024 inclusief de mutaties op basis van nu bekende werkelijke projectvoortgang van de grotere subsidieprojecten. De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 (Staat van reserves en fondsen 2024-2029).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2026 per taakveld (euro's)	2e burap 2024*	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	43.003.866	75.396.987	64.375.664	94.941.150	92.497.635	79.111.114
2.5 Openbaar vervoer	664.535.218	717.569.796	647.490.932	740.664.752	655.054.745	690.810.128
0.5 Treasury	15.034.585	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
3.1 Economische ontwikkeling	5.954.821	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
0.4 Overhead	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
0.9 Vennootschapbelasting (Vpb)	375	400	400	400	400	400
Totaal	736.275.455	828.069.656	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
<i>Baten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	43.003.865	75.396.987	64.375.664	94.941.150	92.497.635	79.111.114
2.5 Openbaar vervoer	664.147.306	713.550.473	638.919.744	731.842.528	646.236.316	682.289.957
0.5 Treasury	21.422.872	28.865.744	34.081.520	37.032.512	38.376.073	37.810.104
3.1 Economische ontwikkeling	5.736.171	5.953.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.746.590	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	742.056.804	832.069.657	750.900.235	877.339.497	790.633.331	812.734.482
Saldo van baten en lasten	5.781.350	4.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	218.650	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-6.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* De cijfers voor het jaar 2024 betreffen de cijfers van de tweede bestuursrapportage 2024 inclusief de mutaties op basis van nu bekende werkelijke projectvoortgang van de grotere subsidieprojecten. De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de begroting materieel in evenwicht is. Dat wil zeggen dat de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. De incidentele baten en lasten tellen niet mee voor het materiële evenwicht van de begroting.

Onder incidentele baten en lasten verstaan we onder meer de volgende posten:

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021: verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten. Deze komt van de toezichthoudende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland.

De grootste geldstroom, de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt, zijn daarmee ook structurele lasten. Met ingang van het begrotingsjaar 2024 worden de incidentele toevoegingen door het Rijk aan de BDU als structureel gekenmerkt, omdat ze niet van invloed zijn op het structurele begrotingssaldo (baten = lasten). Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel gekenmerkt.

De volgende tabel geeft voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten weer.

Incidentele baten en lasten (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	21.235.187	4.000.000	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.585.982	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	218.650	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	23.039.819	6.189.008	2.120.983	977.591	0	0
Incidentele baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	15.235.187	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.585.982	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	218.650	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	17.039.819	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
Saldo van incidentele baten en lasten	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen. Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU (een incidentele baat). Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 deze incidentele toevoegingen als structureel gekenmerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht.

Specificatie Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Toevoeging aan risicoreserve financieringen	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Subsidie SOV-herijkingcompensatie	15.235.187					
Totaal	21.235.187	4.000.000	0	0	0	0

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU. Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 deze incidentele toevoegingen als structureel aangemerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit zijn middelen die in twee tranches door het Rijk ter beschikking zijn gesteld en waarvoor de maatregelen uiterlijk in 2027 moeten zijn uitgevoerd.

Specificatie Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	1.585.982	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
Totaal	1.585.982	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 moet de MRDH, op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies, de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten verantwoorden. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Het betreft voor 2023 de onttrekking aan het vrije deel binnen de reserve zodat dit in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van de Strategische Agenda (Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties).

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 het structureel begrotingssaldo te presenteren volgens een voorgeschreven format. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting en meerjarenbegroting structureel in evenwicht zijn.

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	2e burap 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Saldo baten en lasten	5.781.350	4.000.000	0	0	0	0
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-5.781.350	-4.000.000	0	0	0	0
Begrotingssaldo	0	0	0	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Structureel begrotingssaldo	6.000.000	4.000.000	0	0	0	0

Uit het overzicht blijkt geen negatief saldo, en dat betekent dat de begroting structureel in evenwicht is.

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2026 is opgesteld volgens het Besluit begroting en verantwoording (BBV) voor provincies en gemeenten. Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en berekend volgens de percentages van de Financiële verordening. De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single information, Single audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering ov-bedrijven

Eind 2016 besloot de MRDH om de financiering van activa en nieuwe investeringen voor railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET over te nemen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dit doet de MRDH voor zover de samenhangende kapitaallasten via de railconcessie worden vergoed. Hiervoor zijn vanaf 2016 de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Na de opbouw van de nodige risicoreserve blijven hierdoor structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio.

Op 10 februari 2025 heeft het algemeen bestuur van de MRDH de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH vastgesteld en is de Verordening bussenleningen ingetrokken. In de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH is het nu ook mogelijk voor vervoerbedrijven om naast leningen voor zero-emissiebussen en bijbehorende laadinfrastructuur leningen aan te trekken voor de financiering van strategische busstallingslocaties.

De financiële gevolgen hiervan worden toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer voldoen aan de wettelijke vereisten. Dit betekent dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale

periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. De begroting 2026 laat geen overbestedingstekorten zien. Hiermee voldoet de begroting aan het genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

Volgt in volgende versie na gereedkomen jaarrekening 2024.

EMU-saldo

Volgt in volgende versie na gereedkomen jaarrekening 2024.

Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

Het BBV schrijft voor dat er inzicht wordt gegeven in de jaarlijks terugkerende arbeidskosten en gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. Sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget worden de verschuldigde bedragen voor vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar waarin zij verschuldigd zijn. Sinds 2022 biedt de cao de mogelijkheid om verlof te sparen. Vanwege het geringe bedrag worden er vooralsnog geen voorzieningen opgenomen.

Bij het opstellen van deze begroting 2026 waren er geen afspraken of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- of afvloeiingsuitkeringen in 2026.

De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen behalve door hogere premies.

Investerings

Een overzicht van de waardering en het onderhoud bestaande en toekomstige materiële vaste activa is te vinden in hoofdstuk 4.4 (Onderhoud kapitaalgoederen).

Financiering

Een uitgebreide toelichting hierover staat in hoofdstuk 4.1 (Financiering).

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2024 t/m 2029 staat in hoofdstuk 6 (Staat van reserves en fondsen).

Hoofdstuk 6

STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN 2024-2029

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2024	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026
<i>Reserves</i>							
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	0	0	0	0	0
Egalisatiereserve EV	5.202.898	0	0	5.202.898	0	0	5.202.898
Risicoreserve financieringen	36.000.000	4.000.000	0	40.000.000	0	0	40.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>41.202.898</i>	<i>4.000.000</i>	<i>0</i>	<i>45.202.898</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>45.202.898</i>
	0			0			0
<i>Fondsen</i>							
BDU	425.307.604	718.259.612	785.688.595	357.878.621	698.109.149	699.553.865	356.433.906
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>425.307.604</i>	<i>718.259.612</i>	<i>785.688.595</i>	<i>357.878.621</i>	<i>698.109.149</i>	<i>699.553.865</i>	<i>356.433.906</i>
TOTAAL-GENERAAL	466.510.502	722.259.612	785.688.595	403.081.519	698.109.149	699.553.865	401.636.804

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2026	Raming toevoeging 2027	Raming onttrekking 2027	Raming saldo 31-12-2027	Raming toevoeging 2028	Raming onttrekking 2028	Raming saldo 31-12-2028	Raming toevoeging 2029	Raming onttrekking 2029	Raming saldo 31-12-2029
<i>Reserves</i>										
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Egalisatiereserve EV	5.202.898	0	0	5.202.898	0	0	5.202.898	0	0	5.202.898
Risicoreserve financieringen	40.000.000	0	0	40.000.000	0	0	40.000.000	0	0	40.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>45.202.898</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>45.202.898</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>45.202.898</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>45.202.898</i>
	0			0			0			0
<i>Fondsen</i>										
BDU	356.433.906	698.109.149	824.185.526	230.357.529	698.109.149	737.113.390	191.353.288	698.109.149	759.780.511	129.681.927
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>356.433.906</i>	<i>698.109.149</i>	<i>824.185.526</i>	<i>230.357.529</i>	<i>698.109.149</i>	<i>737.113.390</i>	<i>191.353.288</i>	<i>698.109.149</i>	<i>759.780.511</i>	<i>129.681.927</i>
TOTAAL-GENERAAL	401.636.804	698.109.149	824.185.526	275.560.427	698.109.149	737.113.390	236.556.186	698.109.149	759.780.511	174.884.824

Toelichting staat van reserves en fondsen

Egalisatiereserve EV

Deze reserve bevat de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten per jaareinde, op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH.

Risicoreserve financieringen

Meer informatie over de opbouw van deze reserve en het geraamde verloop daarvan staat in hoofdstuk 4.3 (paragraaf Weerstandsvermogen en risico's).

Fonds BDU

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Deze toevoegingen aan het fonds worden toegelicht in hoofdstuk 3.1. De onttrekkingen hebben betrekking op de BDU-bijdragen aan de exploitatie in twee programma's: Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zoals opgenomen in 2.1.2 (*Wat gaat het kosten* programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer) en 2.2.2 (*Wat gaat het kosten* programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer). Daarnaast vindt er jaarlijks een onttrekking plaats om de kosten voor de overhead gerelateerd aan verkeer en vervoer te dekken (zie hiervoor hoofdstuk 3.2).

Hoofdstuk 7

INWONERBIJDAGEN PER GEMEENTE

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2026 een bijdrage voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. In onderstaande tabel staan de bijdragen per gemeente.

Gemeente	Aantal inwoners 31 december 2024 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2026
Albrandswaard	26.710	3,00	80.130
Barendrecht	48.568	3,00	145.704
Capelle aan den IJssel	68.673	3,00	206.019
Delft	110.224	3,00	330.672
Den Haag	568.419	3,00	1.705.257
Krimpen aan den IJssel	29.782	3,00	89.346
Lansingerland	66.093	3,00	198.279
Leidschendam-Voorburg	78.309	3,00	234.927
Maassluis	36.437	3,00	109.311
Midden-Delfland	19.422	3,00	58.266
Nissewaard	88.355	3,00	265.065
Pijnacker-Nootdorp	58.120	3,00	174.360
Ridderkerk	48.011	3,00	144.033
Rijswijk (ZH.)	60.710	3,00	182.130
Rotterdam	672.330	3,00	2.016.990
Schiedam	82.559	3,00	247.677
Vlaardingen	77.234	3,00	231.702
Voorne aan Zee	74.544	3,00	223.632
Wassenaar	27.534	3,00	82.602
Westland	116.897	3,00	350.691
Zoetermeer	129.941	3,00	389.823
Totaal	2.488.872		7.466.616

(*) bron: CBS StatLine info van 5-2-2025. Wordt in de definitieve begroting 2026 nog aangepast naar aantallen per 1-1-2025.

De inwonerbijdrage daalt ten opzichte van de Begroting 2025 met € 0,07 per inwoner (volgens Kadernota MRDH begroting 2026) naar € 3,00 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2026 € 7.466.616 en wordt voor € 6.137.098 verantwoord als baten voor de dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt er voor de dekking van de kosten van overhead gerelateerd aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1.329.518 ingezet.

Hoofdstuk 8

BESLUIT

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 12 september 2025;

besluit:

- de begroting 2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van de meerjarenbegroting 2027-2029;
- de bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer;
- de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op het begrotingsprogramma Economisch vestigingsklimaat.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 12 september 2025

de secretaris,

de voorzitter,

Bijlage 1

INDICATOREN

In het Besluit begroting en verantwoording provincie en gemeenten (BBV) is bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: 'Functiemenging' en 'Vestigingen (van bedrijven)'. Voor deze begroting gaan we ervan uit dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak is van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In deze begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur en bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2026	Waarde B2025
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2026 per 1000 inwoners	0,038 fte per 1000 inwoners	0,039 fte per 1000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2025 per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2026	€ 6,10 per inwoner	€ 6,01 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2024	12,77% van de totale loonsom	12,40% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2026	0,99% van de totale lastenbegroting	1,06% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2026 bedraagt de formatie 95,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2024 2.488.872 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2025 bedraagt 90,22 fte. Dit betreft de medewerkers met een aanstelling bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2024 2.488.872 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totaal begrote apparaatskosten bedragen in 2026 € 15.177.534 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2024 2.488.872 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2024 € 9.858.083. De kosten voor externe inhuur bedroeg in 2024 € 1.258.868. Voor 4% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2026 bedraagt de overhead € 7.386.209 (zie hoofdstuk 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 744.266.935 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan schommelen vanwege de realisatie van grote

infrastructurele projecten. De kosten van overhead volgen de Notitie Overhead 2023 van de commissie BBV en de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2

DETAIL PROJECTEN EN PROGRAMMA'S MEERJARENBEELD BDU

(bedragen x € 1.000.000)

Projectnaam	MRDH bijdrage	Fase	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	na 2044
Systeemsprong Sneltramtraject	17	Realisatie	1																				
A16	9	Realisatie	9																				
Lijn 19	92	Realisatie	13																				
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied	5	Realisatie	1	2	2																		
AVLM	8	Realisatie	1	1	0																		
R-Net: Upgrade 6 buslijnen	5	Realisatie	1	1																			
INTHR	152	Realisatie	24	19	21	19	11																
Aanpassing Schiedam imv 4 sporigheid	8	Realisatie	1																				
Busstation Nissewaard	10	Realisatie	3																				
Metrostation Nissewaard	7	Realisatie	3	3																			
Move- CID Binckhorst no regret	33	Realisatie	10	7	6	4																	
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)	8	Uitwerking	4	4																			
Metronet en RandstadRail	216	Uitwerking	12	24	30	20	20	61	11	11	11	11											
MFR - Westland - Rotterdam	27	Uitwerking	1	7	7	7	1	1	1	1													
MFR Rotterdam - Zoetermeer	20	Uitwerking	0	3	2	2	3	4	4														
MFR Delft - Rotterdam Alexander	29	Planstudie*	0	4	7	0	1	8	8														
MFR Rotterdam - Ridderkerk	33	Planstudie*			11	6	4	6	6	1													
MFR Den Haag - Pijnacker	23	Verkenning*		2	3	6	7	5															
Beatrixlaan fase 1	9	Planstudie*				1	4	4															
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan	24	Planstudie*				6	6	6	6														
Fietsroute N14 Sijtwende	8	Planstudie*						4	4														
Versnellingsmaatregelen OV (Transitieprogramma)	8	Planstudie*	3	3																			
Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putter	8	Planstudie*			3	5																	
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:	17	Verkenning*			2	4	5	4	3														
	23	Verkenning*			6	8	9																
	15	Verkenning*			4	5	6																
	4	Verkenning*	2	1	1																		
Move - Gebiedsuitwerking Overig	23	Verkenning*				1	1	4	6	6	5												
Move - Vlietlijn	120	Planstudie*	3	2	28	28	28	28															
Move - Stadsbrug & HOV	218	Planstudie*	4	4	4	14	50	50	50	42													
	8	Verkenning*	1	-	3	4																	
Algeracorridor	9	Uitwerking	0	0	2	2	2	2															
Move - Oude Lijn en Knooppunten	19	Verkenning*	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1								
Programma kleine projecten	590	Uitwerking	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam	55	Uitwerking	7	8	8	8	9	16															
Beatrixlaan fase 2																							
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein																							
HOV Ridderkerk fase 2																							
Waalhaven (risicoreservering)																							
Mow ZoRo																							
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam																							
Mow Koningscorridor oost (excl Binckhorst)																							
Mow Koningscorridor west (CS - Madurodam)																							
Mow Koningscorridor west (Telderstracé)																							
Complexe schakels MFR Westland-Rotterdam																							
Spoorbeveiliging																							
Exploitatie en B&O MIRT projecten																							

* In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting. Dit, om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen regio en Rijk. Ongeacht van de fase waarin een MIRT-project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de begroting. Daardoor kan het voorkomen dat projecten die feitelijk nog in de verkenning- of planstudiefase zitten toch onderdeel worden van de begroting.

Bijlage 3
INVESTERINGSPROGRAMMA VERVOERSAUTORITEIT 2026