METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerpbegroting 2026
en meerjarenbegroting 2027-2029

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

‘Met elkaar, voor elkaar’

Inhoud

Inleiding **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 34

2.2.2 Wat gaat het kosten? 36

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 **47**

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN, OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING **47**

3.1 Algemene dekkingsmiddelen **47**

3.2 Overhead **47**

3.3 Vennootschapsbelasting **49**

Hoofdstuk 4 **50**

PARAGRAFEN **50**

4.1 Financiering **50**

4.2 Verbonden partijen **53**

4.3 Weerstandsvermogen en risico's **56**

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen **59**

4.5 Bedrijfsvoering **62**

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo) 65
4.7 Subsidies 66
Hoofdstuk 5 67
FINANCIËLE BEGROTING 67
5.1 Overzicht baten en lasten 67
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 68
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 70
Hoofdstuk 6 74
STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN 2024-2029 74
Hoofdstuk 7 76
INWONERBIJDRAGEN PER GEMEENTE 76
Hoofdstuk 8 77
BESLUIT 77
Bijlage 1 78
INDICATOREN 78
Bijlage 2 80
DETAIL PROJECTEN EN PROGRAMMA'S MEERJARENBEELD BDU 80
Bijlage 3 81
INVESTERINGSPROGRAMMA VERVOERSAUTORITEIT 2026 81

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. Na de gemeenteraadsverkiezingen gaan we met de nieuwe bestuurders en raadsleden aan de slag om de inzet van de MRDH te bepalen voor 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 het regionale mobiliteitssysteem, maar ook op de exploitatie van het openbaar vervoer en het beheer en het onderhoud van de railassets.

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

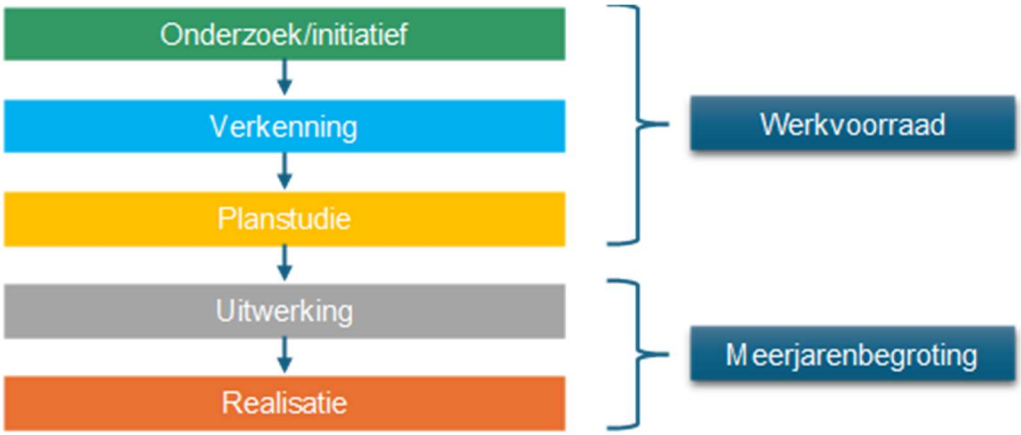
In onderstaand schema is opgenomen in welke begrotingsprogramma’s de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt.

	Programma’s MRDH-begroting 2026		
Opdrachten Strategische Agenda MRDH 2023-2026	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.

Investeringen
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:

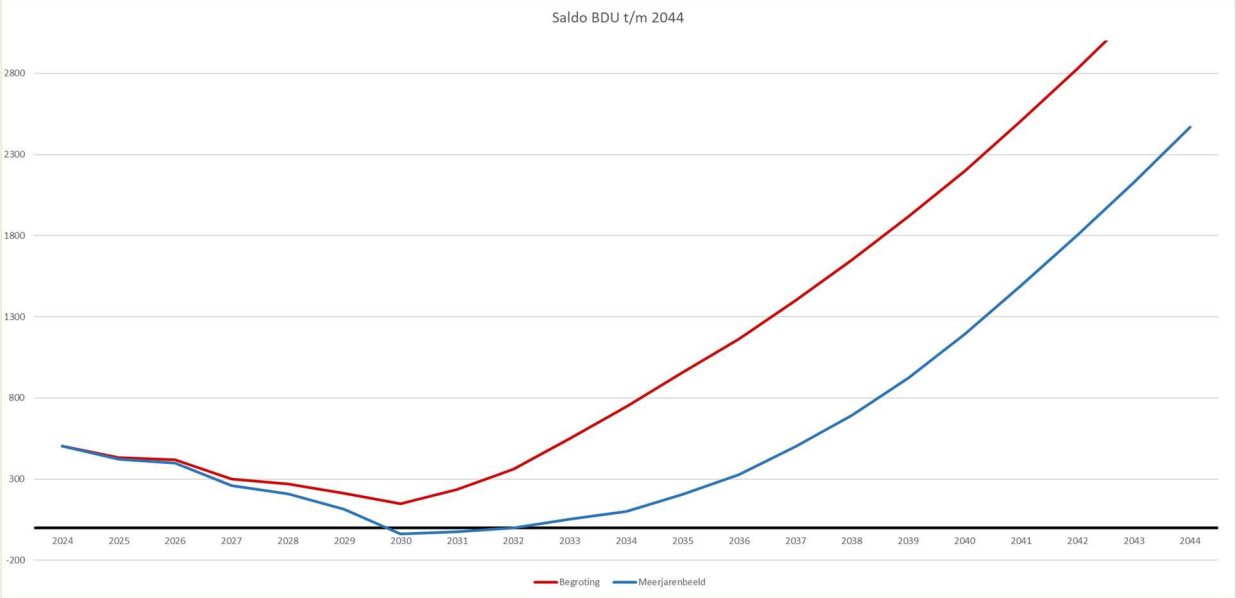


Het financieel commitment van de MRDH neemt toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase waarin een project zich bevindt, bepaalt of het wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting of in de werkvoorraad. Soms is het nodig om de financiële inzet van de MRDH eerder vast te leggen in de begroting 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 bevat het overzicht van alle inhoudelijke opgaven die direct bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda (inclusief werkvoorraad). Het geeft 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.

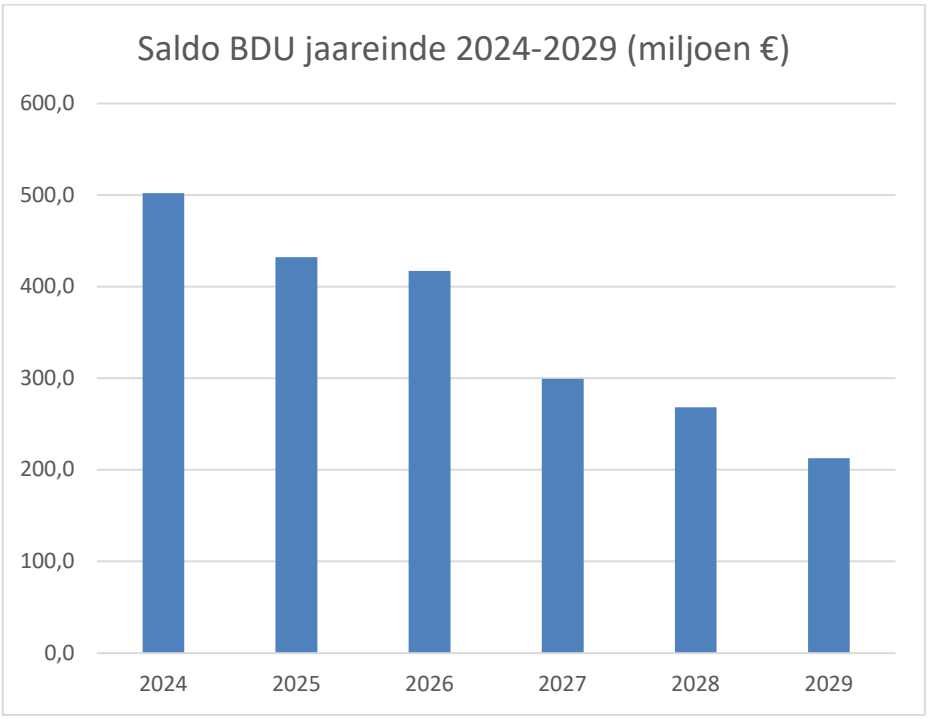
Bijlage 2 bevat een gedetailleerd overzicht van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld. Met deze investeringsopgave en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, laat het financiële meerjarenbeeld zien hoeveel BDU-middelen per jaareinde beschikbaar 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 gemeenten betalen. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor de begroting 2026 stellen de gemeenten 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 € 771,3 miljoen aan lasten. Ter vergelijking zijn actuele cijfers opgenomen over 2024. De cijfers van 2024 zijn gebaseerd op de voorlopige jaarrekening 2024. 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	540.762.332	652.521.608	613.316.188	668.027.494	582.930.253	597.066.443
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	86.188.062	169.914.357	144.123.246	193.959.358	192.830.313	202.659.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.108.569	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
Overhead	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**639.940.242**	**836.692.417**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.762.332	656.521.608	613.316.188	668.027.494	582.930.253	597.066.443
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	86.188.061	169.914.357	144.123.246	193.959.358	192.830.313	202.659.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.721.625	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	**646.553.297**	**840.692.418**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Saldo van baten en lasten	6.613.055	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	**831.705**	**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 overig verkeer- en vervoerbeleid op grond van de wet BDU 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 gemeente 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 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 opzet voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie 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.

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 automobiliteit, 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 AVLM
We ontwikkelen en delen kennis over Smart Mobility, Mobility as a Service (Maas) en Automatisch Vervoer op de First en Last Mile (AVLM). 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 met de zelfrijdende bus bij Rotterdam-The Hague airport (Martha) loopt nog in 2026. Voor Capelle Rivium kijken we samen met de partners, in samenhang met de woningbouw, naar een mogelijke uitbreiding van de Parkshuttle.
- 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.

- In 2025 is een besluit genomen over het opstarten van een pilot voor een regionaal deelfietsensysteem als onderdeel van publieke mobiliteit. In 2026 werkt MRDH samen met de gemeenten dit besluit uit onder andere in een programma van eisen.
- 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 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. Daarbij bekijken we welke participatieacties uit het Actieplan evaluatie MRDH eventueel ingezet kunnen worden bij het concessietraject.
- 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 onderwijsscholen 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 verkeerslachtoffers. 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 metropolitaan 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	6.109.325	8.393.658	4.712.280	4.712.280	5.162.280	5.162.280
Openbaar vervoer	4.310.314	4.310.314	4.310.314	4.310.314	4.760.314	4.760.314
Subsidie CROW-KpVV	900.000	900.000	900.000	900.000	0	0
Subtotaal Beleid en programmering	**11.319.639**	**13.603.972**	**9.922.594**	**9.922.594**	**9.922.594**	**9.922.594**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	504.367.601	580.093.324	550.680.895	607.492.246	521.047.647	538.451.549
Overig	7.287.788	34.173.992	22.751.252	17.951.252	17.951.252	14.951.252
Subtotaal Exploitatie OV	**511.655.389**	**614.267.316**	**573.432.147**	**625.443.498**	**538.998.899**	**553.402.801**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.956.888	3.803.899	4.451.115	4.451.115	4.451.115	4.451.115
Subtotaal Apparaatslasten	**2.956.888**	**3.803.899**	**4.451.115**	**4.451.115**	**4.451.115**	**4.451.115**
Financiering						
Rente	14.830.174	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Subtotaal Financiering	**14.830.174**	**20.846.020**	**25.509.932**	**28.209.887**	**29.557.245**	**29.289.533**
Vennootschapsbelasting						
Heffing vennootschapsbelasting	242	400	400	400	400	400
Subtotaal vennootschapsbelasting	**242**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**
Totaal lasten	**540.762.332**	**652.521.608**	**613.316.188**	**668.027.494**	**582.930.253**	**597.066.443**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	433.721.923	619.978.612	571.557.417	623.317.731	536.876.928	551.579.087
Rente	14.831.500	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.919.529	8.019.723	8.571.587	8.822.624	8.818.829	8.520.571
Overige inkomsten	91.289.380	7.677.252	7.677.252	7.677.252	7.677.252	7.677.252
Totaal baten	**546.762.332**	**656.521.608**	**613.316.188**	**668.027.494**	**582.930.253**	**597.066.443**
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.	48.097.680	46.868.462	63.373.143	41.823.607	77.476.641
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	44.639.183	24.358.730	24.268.389	24.266.863	24.211.950
Totaal OV Concessie Voorne Putten Rozenburg	21.568.782	18.649.266	17.690.196	17.500.095	14.523.025
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	38.552.775	37.154.531	34.080.404	32.875.859	32.658.466
Totaal busconcessies	**152.858.420**	**127.030.989**	**139.412.132**	**116.466.424**	**148.870.082**
Rail:					
Totaal OV Concessie RET Rail	234.504.821	234.666.938	228.265.550	205.482.756	200.497.215
Totaal OV Concessie HTM Rail	177.661.780	164.580.191	218.022.772	178.443.975	170.733.761
Totaal railconcessies	**412.166.601**	**399.247.129**	**446.288.322**	**383.926.732**	**371.230.976**
Overige concessie afspraken	15.068.304	23.569.707	21.791.791	20.654.491	18.350.491
Totaal concessies	**580.093.324**	**549.847.826**	**607.492.246**	**521.047.647**	**538.451.549**

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 € 12,9 miljoen lager begroot in 2026 dan in 2025. Het verschil bestaat uit de volgende posten.

- De subsidie voor RET Rail is € 0,1 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 groeiafspraken en taakstelling voor sociale veiligheid.
    - Binnen het asset budget is voor de aanpassingen aan Remise Waalhaven staat in 2026 € 10 miljoen meer aan kosten begroot dan in 2025. Daar tegenover staan voor € 5 miljoen kosten voor het naar voren halen van het vervangingsonderhoud van Hofplein naar 2025.
    - Het resterende verschil heeft te maken met diverse kleinere mutaties binnen het exploitatie- en assetbudget.

- De subsidie voor HTM Rail is in 2026 € 13,1 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 jarenschijven 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 vanaf 2026, 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 abriconcessie 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 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 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?
- 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 Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV), zodat metro's op het metronet vaker en sneller rijden.
- De realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Gekoppeld Rijden RandstadRail.
- Met het programma Kleine projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit willen we bijdragen aan de Versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit die het Rijk in 2022 met gemeenten heeft gemaakt.

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.

- We bespreken met de gemeenten hun voorgenomen aanmeldingen voor het programma Kleine Projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027 en de mogelijkheden voor subsidiëring van projecten uit de Versnellingsafspraken. 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.

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 en 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 aantrekkelijk 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 uit in uitwerkingsplannen met aandacht voor brede welvaart, vanuit de relatie met ruimtelijke- en sociaal-economische opgaven. Dit gaat naar verwachting om (onderzoeks)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 baanafscheidingen 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 toekomstvaste 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	13.577.148	13.602.882	3.945.776	7.933.557	18.211.591	20.876.841
- Fiets- en ketenmobiliteit	4.052.448	29.861.926	38.428.526	68.951.310	57.608.278	44.043.531
- Verkeersveiligheid	9.141.859	20.480.656	14.432.873	12.621.823	9.745.008	7.500.000
Subtotaal Verkeer	**26.771.455**	**63.945.464**	**56.807.175**	**89.506.691**	**85.564.877**	**72.420.372**
Projectkosten Openbaar vervoer						
- Netwerk openbaar vervoer	58.077.444	104.349.472	85.409.168	102.545.765	105.358.533	128.332.518
Subtotaal Openbaar vervoer	**58.077.444**	**104.349.472**	**85.409.168**	**102.545.765**	**105.358.533**	**128.332.518**
Apparaatslasten						
- Directe kosten personeel	1.339.164	1.619.421	1.906.902	1.906.902	1.906.902	1.906.902
Subtotaal Apparaatslasten	**1.339.164**	**1.619.421**	**1.906.902**	**1.906.902**	**1.906.902**	**1.906.902**
Totaal lasten	**86.188.062**	**169.914.357**	**144.123.246**	**193.959.358**	**192.830.313**	**202.659.793**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	80.529.630	167.725.349	142.002.263	192.981.767	192.830.313	202.659.793
Overige inkomsten	5.658.432	2.189.008	2.120.983	977.591	0	0
Totaal baten	**86.188.062**	**169.914.357**	**144.123.246**	**193.959.358**	**192.830.313**	**202.659.793**
Saldo van baten en lasten	**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 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 € 7,0 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 € 132,5 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 € 55,6 miljoen gereserveerd. Voor de periode 2027-2029 wordt € 49,5 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 € 8,5 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 (1e en 2e tranche, inclusief rijksbijdrage en MRDH-bijdrage). Voor de 3e tranche van deze regeling is in de periode 2025-2028 € 9 miljoen aan MRDH-bijdrage opgenomen. De rijksbijdrage voor deze 3e 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 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 van 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 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:
    - te sturen op voldoende fysieke ruimte voor startups die door kunnen groeien tot scale-ups;
    - met het financiële instrumentarium (de bijdrageregeling) een bijdrage leveren aan projecten die de ontwikkeling van startups naar scale-ups effectief ondersteunen;
    - 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.
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 transities, 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 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 bijdraagt aan een beter gebruik van werklocaties.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	2.779.871	3.397.880	3.481.225	4.753.791	4.703.791	4.703.791
Subsidie InnovationQuarter	986.081	1.022.566	1.022.566	0	0	0
Subsidie YES!Delft	472.399	374.188	250.000	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	870.218	1.158.514	1.433.307	1.433.307	1.433.307	1.433.307
Totaal lasten	**5.108.569**	**5.953.148**	**6.187.098**	**6.187.098**	**6.137.098**	**6.137.098**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.676.964	5.903.148	6.137.098	6.137.098	6.137.098	6.137.098
Overige bijdragen gemeenten	44.661	50.000	50.000	50.000	0	0
Totaal baten	**5.721.625**	**5.953.148**	**6.187.098**	**6.187.098**	**6.137.098**	**6.137.098**
Saldo van baten en lasten	**613.056**	**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	**831.706**	**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 € 3.481.225 aan programmakosten en bestaat daarnaast voor € 1.022.566 uit een begrotingspostsubsidie voor InnovationQuarter, voor € 250.000 uit een begrotingspost subsidie voor YES!Delft en voor € 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 € 3.481.225 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.

Overige bijdragen gemeenten

De MRDH heeft in 2025 voor de duur van drie jaar opnieuw een licentieovereenkomst met Locatus gesloten, voor de duur van vijf jaar, voor het gebruiksrecht van databestanden met detailhandelsgegevens. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

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	724.607.800	704.588.434	704.588.434	704.588.434	704.588.434

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 salarislasten als overhead worden geclassificeerd:

- alle functies, ook management en secretarieel, 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 2025, 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten:						
Personele overhead Va	4.119.195	3.994.595	3.320.352	3.320.352	3.320.352	3.320.352
Materiële overhead Va	2.160.265	2.612.800	2.736.340	2.736.340	2.736.340	2.736.340
	6.279.460	**6.607.395**	**6.056.692**	**6.056.692**	**6.056.692**	**6.056.692**
Personele overhead EV	1.061.753	1.042.710	728.858	728.858	728.858	728.858
Materiële overhead EV	540.066	653.200	600.660	600.660	600.660	600.660
	1.601.819	**1.695.910**	**1.329.518**	**1.329.518**	**1.329.518**	**1.329.518**
Totaal lasten overhead	**7.881.279**	**8.303.305**	**7.386.209**	**7.386.209**	**7.386.209**	**7.386.209**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Onttrekking fonds BDU	6.279.460	6.607.395	6.056.692	6.056.692	6.056.692	6.056.692
Inwonerbijdrage EV	1.601.819	1.695.910	1.329.518	1.329.518	1.329.518	1.329.518
Totaal dekkingsbronnen overhead	**7.881.279**	**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 minimaal zestig basispunten over de uitstaande leningen en garanties 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. In deze begrotingsperiode wordt geen overbesteding geraamd en bestaat uit dien hoofde geen financieringsbehoefte. Onderstaand overzicht geeft de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar weer.

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopgie jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
OV-bedrijven	1.146.228.041	1.304.507.137	1.372.725.281	1.407.717.763	1.394.229.891	1.326.682.500
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.146.228.041**	**1.304.507.137**	**1.372.725.281**	**1.407.717.763**	**1.394.229.891**	**1.326.682.500**

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopgie jaarrekening 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 € 154,2 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	771.013	875.560	789.284	813.250
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	154.203	175.112	157.857	162.650
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	154.203	175.112	157.857	162.650
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	154.203	175.112	157.857	162.650

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2026 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 63,2 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
Toegestande kasgeldlimiet		63.223	63.223	63.223	63.223
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		483.223	479.223	529.070	478.223
Begrotingstotaal	771.013				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeli	8,20%				
Kasgeldlimiet	63.223				

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 maandelijkse concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2025-2029 gemiddeld € 45

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 de op te bouwen risicoreserve voor financieringen in cijfers uitgewerkt.

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Voorlopige jaarrekening 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 € 40 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	6.919.529	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	**919.529**	**4.019.723**	**8.571.587**	**8.822.624**	**8.818.829**	**8.520.571**
* Ondergrens tot en met boekjaar 2023, cf. jaarrekening 2023: 30 miljoen						

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

Kengetal	Voorlopgie jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Netto schuldquote	158,7%	139,4%	161,3%	146,5%	161,3%	148,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-6,4%	-5,3%	-5,8%	-5,2%	-5,7%	-5,6%
Solvabiliteitsratio	2,3%	2,4%	2,4%	2,5%	2,4%	2,5%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,9%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie. Daarnaast welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ongeveer 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen het fonds BDU verkeer en vervoer. Het per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. De in de tabel weergegeven positieve percentages betekenen dat de structurele lasten van de MRDH tenminste volledig worden gedekt door structurele baten.

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringen
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 investeerden we in meubilair en het terras. In 2022 investeerden 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 zogenaamde abri'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:

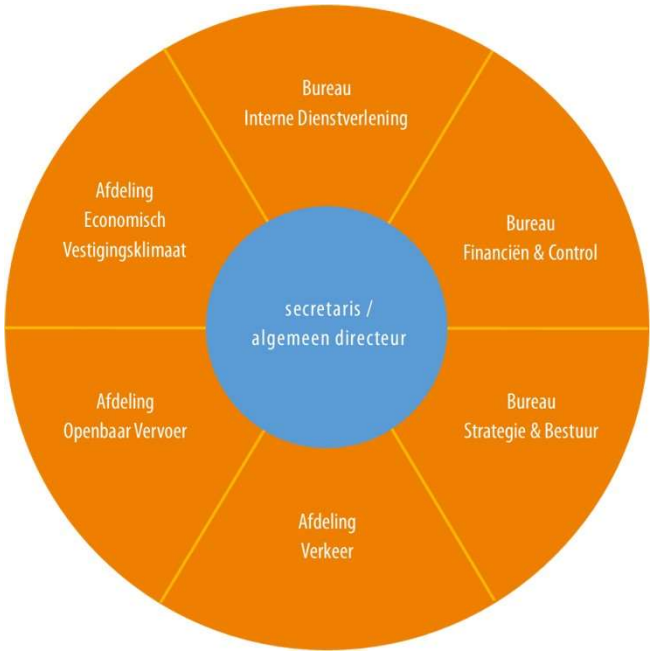
	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente 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	Limpqergstraat/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/Railinfratrust	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 Haaglanden	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% worden bekostigd uit de inwonerbijdrage EV en voor 82% worden 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 (prijspeil 2026) wordt in lijn met de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2026) maximaal € 1,22 (prijspeil 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.

<u>Informatiebeveiliging, AVG en informatiebeheer</u>
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 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	540.762.332	652.521.608	613.316.188	668.027.494	582.930.253	597.066.443
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	86.188.062	169.914.357	144.123.246	193.959.358	192.830.313	202.659.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.108.569	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
Overhead	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**639.940.242**	**836.692.417**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.762.332	656.521.608	613.316.188	668.027.494	582.930.253	597.066.443
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	86.188.061	169.914.357	144.123.246	193.959.358	192.830.313	202.659.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.721.625	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	**646.553.297**	**840.692.418**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Saldo van baten en lasten	6.613.055	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	**831.705**	**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.

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)	Voorlopige jaarrekening 2024*	Begroting 2025*	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	34.669.943	74.408.543	63.876.357	96.575.873	92.634.060	79.489.555
2.5 Openbaar vervoer	577.450.035	727.181.001	668.052.744	737.200.692	653.568.861	690.946.748
0.5 Treasury	14.830.174	20.846.020	25.509.932	28.209.887	29.557.245	29.289.533
3.1 Economische ontwikkeling	5.108.569	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
0.4 Overhead	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
0.9 Vennootschapbelasting (Vpb)	242	400	400	400	400	400
Totaal	**639.940.242**	**836.692.417**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	30.561.159	74.408.543	63.876.357	96.575.873	92.634.060	79.489.555
2.5 Openbaar vervoer	560.094.283	723.161.678	659.481.557	728.378.467	644.750.433	682.426.577
0.5 Treasury	42.294.951	28.865.744	34.081.520	37.032.512	38.376.073	37.810.104
3.1 Economische ontwikkeling	5.721.625	5.953.148	6.187.098	6.187.098	6.137.098	6.137.098
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.881.279	8.303.305	7.386.209	7.386.209	7.386.209	7.386.209
Totaal	**646.553.297**	**840.692.418**	**771.012.741**	**875.560.159**	**789.283.873**	**813.249.543**
Saldo van baten en lasten	6.613.056	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	**831.706**	**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.

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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	21.509.061	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	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**23.095.043**	**6.189.008**	**2.120.983**	**977.591**	**0**	**0**
Incidentele baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	15.509.061	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	36.871	0	0	0	0	0
Totaal	**17.350.564**	**2.189.008**	**2.120.983**	**977.591**	**0**	**0**
Saldo van incidentele baten en lasten	**5.744.479**	**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)	Voorlopige jaarrekening 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
Bijdragen derden aan onderzoek verkeer en openbaar vervoer	273.874	0	0	0	0	0
Subsidie SOV-herijkingscompensatie	15.235.187	0	0	0	0	0
Totaal	**21.509.061**	**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)	Voorlopige jaarrekening 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
Incidentele bijdragen derden	37.570	0	0	0	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 2024 de onttrekking aan het vrije deel binnen de reserve zodat

dit in 2024 kon 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)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Saldo baten en lasten	6.613.055	4.000.000	0	0	0	0
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-5.781.350	-4.000.000	0	0	0	0
Begrotingssaldo	**831.705**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	5.744.479	4.000.000	0	0	0	0
Structureel begrotingssaldo	**6.576.184**	**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

<u>Financiering ov-bedrijven</u>

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

ACTIVA	Voorlopige jaarrekening 31-12-2024	Raming 31-12-2025	Raming 31-12-2026	Raming 31-12-2027	Raming 31-12-2028	Raming 31-12-2029
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**702.255**	**414.099**	**182.224**	**84.978**	**47.437**	**28.649**
Investeringen met economisch nut	702.255	414.099	182.224	84.978	47.437	28.649
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.067.709.055**	**1.216.508.138**	**1.288.726.282**	**1.327.718.764**	**1.318.230.892**	**1.254.683.501**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.067.708.054	1.216.507.137	1.288.725.281	1.327.717.763	1.318.229.891	1.254.682.500
Totaal vaste activa	**1.068.411.310**	**1.216.922.237**	**1.288.908.506**	**1.327.803.742**	**1.318.278.329**	**1.254.712.150**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**673.387.024**	**608.026.261**	**592.998.324**	**475.230.569**	**561.822.826**	**506.115.689**
Vorderingen op openbare lichamen	40.021.824	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	0	0	0	0	0	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	628.229.817	558.526.261	543.498.324	425.730.569	512.322.826	456.615.689
Overige vorderingen	5.135.383	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**50.148**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	50.148	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**52.793.533**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	27.079.898	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	25.713.635	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totaal vlottende activa	**726.230.705**	**634.076.261**	**619.048.324**	**501.280.569**	**587.872.826**	**532.165.689**
Totaal activa	**1.794.642.015**	**1.850.998.498**	**1.907.956.830**	**1.829.084.311**	**1.906.151.156**	**1.786.877.840**

PASSIVA	Voorlopige jaarrekening 31-12-2024	Raming 31-12-2025	Raming 31-12-2026	Raming 31-12-2027	Raming 31-12-2028	Raming 31-12-2029
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**42.034.603**	**45.202.898**	**45.202.898**	**45.202.898**	**45.202.898**	**45.202.898**
Algemene reserve	0	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	41.202.899	45.202.898	45.202.898	45.202.898	45.202.898	45.202.898
Gerealiseerde resultaat	831.704	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische						
looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.068.480.636**	**1.216.507.137**	**1.288.725.281**	**1.327.717.763**	**1.318.229.891**	**1.254.682.500**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.067.699.386	1.216.507.137	1.288.725.281	1.327.717.763	1.318.229.891	1.254.682.500
Waarborgsommen	781.250					
Totaal vaste passiva	**1.110.515.239**	**1.261.710.035**	**1.333.928.179**	**1.372.920.661**	**1.363.432.789**	**1.299.885.398**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**36.452.828**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**
Overige schulden	36.452.828	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000
min)						
Overlopende passiva (art. 49)	**647.673.947**	**552.288.463**	**537.028.651**	**419.163.650**	**505.718.367**	**449.992.441**
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten						
gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	125.999.765	118.017.589	117.785.714	117.688.468	235.418.683	235.399.895
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten						
van volgende begrotingsjaren	501.974.430	432.270.874	417.242.937	299.475.182	268.299.684	212.592.546
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	19.699.752	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaal vlottende passiva	**684.126.775**	**589.288.463**	**574.028.651**	**456.163.650**	**542.718.367**	**486.992.441**
Totaal passiva	**1.794.642.015**	**1.850.998.498**	**1.907.956.830**	**1.829.084.311**	**1.906.151.156**	**1.786.877.839**

EMU-saldo

EMU saldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	6.613.055	4.000.000	0	0	0	0
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	220.245	237.282	237.282	139.306	37.423	22.312
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-78.242	-43.000	0	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**6.755.058**	**4.194.282**	**237.282**	**139.306**	**37.423**	**22.312**

Voor de begrotingsperiode worden geen negatieve EMU-saldi begroot. Dat betekent dat het totaal aan uitgaven, inclusief uitgaven aan investeringen, lager is dan het totaal aan inkomsten. Vooralsnog is er geen sanctie op overschrijding van het EMU-saldo bij begroting, maar dat is nu ook niet het geval.

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.

Investeringen

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
Reserves							
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
Subtotaal reserves	*41.202.898*	*4.000.000*	*0*	*45.202.898*	*0*	*0*	*45.202.898*
	0			0			0
Fondsen							
BDU	501.974.430	724.607.800	794.311.356	432.270.874	704.588.434	719.616.371	417.242.937
Subtotaal fondsen	*501.861.929*	*724.607.800*	*794.311.356*	*432.158.373*	*704.588.434*	*719.616.371*	*417.130.436*
TOTAAL-GENERAAL	**543.064.827**	**728.607.800**	**794.311.356**	**477.361.271**	**704.588.434**	**719.616.371**	**462.333.334**

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
Reserves										
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
Subtotaal reserves	*45.202.898*	*0*	*0*	*45.202.898*	*0*	*0*	*45.202.898*	*0*	*0*	*45.202.898*
	0			0			0			0
Fondsen										
BDU	417.242.937	704.588.434	822.356.189	299.475.182	704.588.434	735.763.932	268.299.684	704.588.434	760.295.571	212.592.546
Subtotaal fondsen	*417.130.436*	*704.588.434*	*822.356.189*	*299.362.681*	*704.588.434*	*735.763.932*	*268.187.183*	*704.588.434*	*760.295.571*	*212.480.045*
TOTAAL-GENERAAL	**462.333.334**	**704.588.434**	**822.356.189**	**344.565.579**	**704.588.434**	**735.763.932**	**313.390.081**	**704.588.434**	**760.295.571**	**257.682.943**

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

INWONERBIJDRAGEN 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 1 januari 2025 (*)	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 1-4-2025.

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	1,02% van de totale lastenbegroting	1,06% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2026 bedraagt de formatie 95,6 fte. Per 1 januari 2025 bedraagt het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag 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 1 januari 2025 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 1 januari 2025 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 € 7.881.279 (zie hoofdstuk 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 771.012.741 (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	Subproject	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	15	5																			
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	25	19	11																
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid		8	Realisatie	1																				
Busstation Nissewaard		10	Realisatie	3																				
Metrostation Nissewaard		7	Realisatie	3	3																			
Move- CID Binckhorst no regret		31	Realisatie	10	7	6	4																	
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)		8	Uitwerking	4	4																			
Metronet en RandstadRail		219	Uitwerking	12	24	30	20	20	65	11	11	11	11											
Schiedam Fietscorridor Spaanse Polder - M4H fase 1		7	Uitwerking	1	2	3	2																	
MFR - Westland - Rotterdam		27	Uitwerking	1	7	7	7	1	1	1	1													
MFR Rotterdam - Zoetermeer		21	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-Putten en haven Rotterdam	9	Planstudie*			3	6																	
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westla	MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	18	Verkenning*			2	4	5	4	3														
	MFR Westland - Monster - Den Haag	23	Verkenning*			6	8	9																
	MFR Westland - Midden Delfland - Delft	15	Verkenning*			4	5	6																
	Greenport 3.0	4	Verkenning*	2	1	1																		
Move - Gebiedsuitwerking Overig		23	Verkenning*				1	1	4	6	6	5												
Move - Vlietlijn		122	Planstudie*	3	2	28	28	28	32															
Move - Stadsbrug & HOV	Stadsbrug Rotterdam	221	Planstudie*	4	4	4	14	50	50	50	45													
	HOV Maastunnel	8	Verkenning*	1	-	3	4																	
Algeracorridor		9	Uitwerking	0	0	2	2	2	2															
Move - Oude Lijn en Knooppunten		19	Verkenning*	1	2	2	2	3	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	
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam		57	Uitwerking	7	8	8	8	9	17															
Hobbemaplein																								
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 OV																								

* 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.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 3

INVESTERINGSPROGRAMMA VERVOERSAUTORITEIT 2026

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 3
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders ... 85
   1.1. Inleiding ... 85
   1.2. Werkgebied van de Vervoersautoriteit ... 86
   1.3. Uitgangspunten en randvoorwaarden ... 86
   1.4. Budgetten ... 89
2. Integrale programma's ... 90
3. Afspraken BO MIRT ... 91
   3.1. Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam ... 91
   3.2. De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst) 92
   3.3. Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo ... 93
   3.4. Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland ... 94
   3.5. MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam ... 94
   3.6. Mobiliteitspakketten ... 94
4. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren ... 96
   4.1. Programma's Investeren in bereikbaarheid ... 96
      No Regret CID-Binckhorst ... 96
      De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst) ... 98
   4.2. Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid ... 100
      MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten ... 100
      Stadsbrug, HOV en station Stadionpark ... 101
      Onderzoeken Middendeel Zuidwestlandcorridor ... 103
      Verkenning Koningscorridor ... 104
      HOV Westland ... 105
   4.3. Planstudies Investeren in bereikbaarheid ... 106
      RandstadRail & Metronet ... 106
      A. Gekoppeld rijden lijn 4 ... 106
      B. Gekoppeld rijden lijn 2 of lijn 3 ... 107
      C. Frequentieverhoging Metronet ... 107
      D. Station Beurs ... 108
      E. Spoorbeveiliging samenloopdeel ... 109
      Metrowerkplaats Waalhaven ... 111

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam ... 112
4.4. Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid ... 113
Algeracorridor ... 113
Fietscorridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens ... 115
4.5. Realisatie Investeren in bereikbaarheid ... 116
Tramlijn 19b Delft ... 116
Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland) ... 117
A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland) ... 118
5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren ... 119
Duurzame Mobiliteit ... 119
Smart Mobility ... 119
Gedragsaanpak ... 119
Nationaal Toekomstbeeld Fiets ... 119
Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028 ... 119
5.1. Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit ... 121
Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) ... 121
Programma InnOVatieroute ... 122
Slim en Schoon naar Stad en Strand ... 123
Metropolitane Fietsroutes ... 124
6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 126
6.1. Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 126
Ketenmobiliteit en OV-knooppunten ... 126
Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ... 127
R-Net ... 128
Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag ... 129
A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen ... 131
6.2. Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 133
Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel ... 133
A44 / N44 Wassenaar ... 134
Optoppen garage P+R Kralingse Zoom ... 135
Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein ... 136
6.3. Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 137
HOV Ridderkerk ... 137
6.4. Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 138
Busstation Hart van Zuid (Rotterdam) ... 138
Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum ... 139
Viersporigheid Schiedam ... 140
Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid ... 141
7. Vanaf medio 2024 in gebruik genomen projecten ... 142
Busstation Spijkenisse Centrum ... 142
Maasdeltatunnel ... 143
HOV Maastunnel-Zuidplein ... 144

Bijlagen:

Bijlage A1	Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
Bijlage A2	Kleine projecten: aanmeldingen 2025
Bijlage A3	In 2024 en 2025 afgeronde projecten
Bijlage B	Prioritaire Metropolitane Fietsroutes
Bijlage C	Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer
Bijlage D	Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio
Bijlage E	Afkortingenlijst

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1. Inleiding

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de metropoolregio uit. Daaronder vallen het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is het overzicht van projecten en programma's die bij de MRDH in voorbereiding of uitvoering zijn, gericht op het begrotingsprogramma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden. De bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op beschikkingen, betalingen en het te verwachten kasritme. Hiermee willen we duidelijkheid geven aan subsidieaanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.
Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn met name de 21 gemeenten, het waterschap Hollandse Delta en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

Op 26 mei 2023 heeft het algemeen bestuur de Strategische Agenda 2023 – 2026 (SA) vastgesteld. In deze SA zijn vier opgaven benoemd: groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van het ov in de regio. Uit deze vier opgaven zijn zes opdrachten voortgekomen:

1. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
2. Toekomstbestendige economie stimuleren
3. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren
4. Vernieuwen van werklocaties
5. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
6. Herstellen van het ov-systeem

Opdrachten 2 en 4 betreffen het werkgebied van Economisch Vestigingsklimaat. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 besloten opdracht 6 af te ronden, waardoor deze opdracht niet meer terugkomt in de begroting 2026.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 zijn de programma's en grote projecten gerubriceerd naar de respectievelijke opdrachten uit de Strategische Agenda: "Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren", "Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren" en "Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk". Ieder hoofdstuk begint met de programma's die onder de opdracht vallen gevolgd door een beschrijving per project per fase. De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft.

In november 2022 hebben Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX-woningbouwlocaties en over regionale ov-maatregelen en mobiliteitspakketten.
Voor de Zuidelijke Randstad, waarin de metropoolregio Rotterdam Den Haag ligt, heeft het Rijk circa € 2,6 miljard gereserveerd, plus maximaal € 162 miljoen voor de mobiliteitspakketten.

Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Een aantal van de projecten en programma's is ondertussen verder gebracht, inclusief de voorwaarden wie van de overheden welk deel van de benodigde budgetten levert.

Hoofdstuk 7 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2024 zijn opgeleverd en in gebruik genomen.

1.2. Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven. Het werkgebied van de MRDH omvat 21 gemeenten.

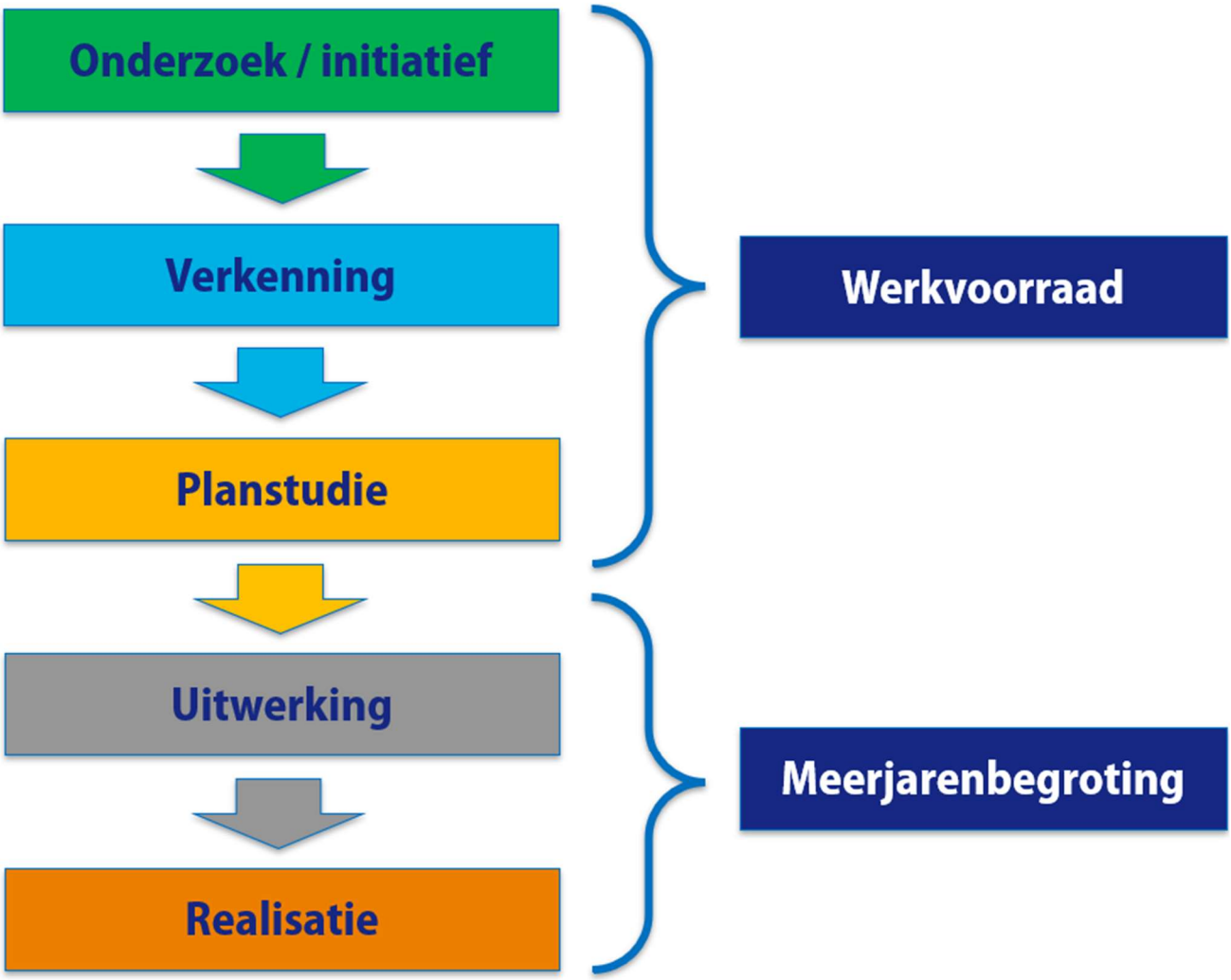


1.3. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen ten opzichte van het vorige jaar. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven.
De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer en onderhoud railassets, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen, beleidsonderzoek en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa).

Het IPVa heeft een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.

In het IPVa worden de bedragen voor verkenningen en planstudies van (grote) infrastructurele projecten niet altijd, of hooguit indicatief, genoemd. Voor de fasering houden we aan:



Het financieel commitment van de MRDH neemt toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase waarin het project zich bevindt, bepaalt waar het wordt opgenomen: ofwel in de (meerjaren)begroting, ofwel in de werkvoorraad.

Onderzoek/initiatief
Er is een probleem geconstateerd. In de onderzoeksfase komen beoogde effecten op de regionale bereikbaarheid, een globale scope en inschatting van de kosten en mogelijke periode van uitvoering aan de orde.
Verkenning
Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht met een indicatie van de verwachte investeringskosten.
Planstudie
Na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie. De planstudie doet een voorstel voor een voorkeursvariant met een kostenraming en globale dekking.
Uitwerking
Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden. De initiatiefnemer werkt het ontwerp verder uit, organiseert de noodzakelijke processtappen en bereidt de subsidieaanvraag voor.
Realisatie
Het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
Vaststelling
Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. Ov-projecten gaan daarbij onderdeel uitmaken van een concessie met afspraken en middelen voor exploitatie en beheer- en onderhoud.

In bovenstaande figuur is deze volgordelijkheid schematisch aangegeven, met de momenten dat er budget wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting. Iedere fase eindigt met een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) over of en hoe een project naar een volgende fase gaat

- Onderzoek / initiatief: de bestuurscommissie besluit tot het starten van de verkenning.
- Verkenning: de bestuurscommissie besluit over de start van de planstudiefase en de daarin uit te werken varianten.
- Planstudie: de bestuurscommissie stelt de voorkeursvariant vast en verzoekt het algemeen bestuur een bijdrage te reserveren in de meerjarenbegroting.
- Uitwerking: naar aanleiding van het definitief ontwerp verzoekt de bestuurscommissie zo nodig het algemeen bestuur tot aanpassing van de reservering in de begroting.
- Realisatie: de bestuurscommissie verleent de subsidie, waarna de uitvoering kan beginnen.
- Vaststelling: de bestuurscommissie stelt de subsidie vast en rekent de voorschotten af.

Bij deze besluiten bereidt de MRDH zich voor op een mogelijke toekomstige financiële bijdrage aan het project. Het heeft immers geen zin om projecten te laten voorbereiden waar uiteindelijke geen budget voor is.
Voor het opnemen van budget in de begroting is een besluit van het algemeen bestuur vereist.

In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten 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 begroting.

1.4. Budgetten

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogeheten Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2026 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor ov-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en ov-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen inbegrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden geïnitieerd.

In de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) en nog lopende bijdragen voor programma's.

Daarnaast kunnen er ook bijdragen van andere overheden of derden via de MRDH worden ingezet. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer het relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd.

Afgeronde subsidieprogramma's waar geen nieuwe subsidies meer uitvloeien, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2026 gelden de volgende randvoorwaarden:

- binnen het jaarlijkse budget voor kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, verkeerseducatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende de looptijd van het programma beschikbaar.

2. Integrale programma’s

Een programma is een geheel van samenhangende projecten dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen daarvan.
Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien. Voorwaarde voor het instellen van een programmabudget is een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingsvoorstel dat past binnen de begroting die door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma’s. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRDH en meerdere partijen, met als doel het realiseren van dat programma. Een voorbeeld daarvan zijn de afspraken naar aanleiding van het BO MIRT over de Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst) en de verkenning Oude Lijn & knooppunten tussen Leiden en Dordrecht.

Naast bovenstaande programma’s heeft de MRDH eigen programma’s. Het programma Kleine projecten is gevuld met projecten waarvan de omvang van de subsidie kleiner is dan € 5 miljoen. Deze projecten vallen onder fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur, of openbaar vervoer. Vanwege de relatief beperkte omvang zijn gedragsbeïnvloeding/educatie verkeersveiligheid, de ombouw van VRI tot iVRI’s (intelligente Verkeersregelinstallaties) en aanpassingen infra na wijziging ov-lijnen, financieel ondergebracht in het programma Kleine projecten.

De metropolitane fietsroutes zijn gebundeld in het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR). Voor het versnellen van het openbaar vervoer en het verbeteren van overstappunten zijn er de programma’s ov-doorstroming en ketenmobiliteit op ov-knooppunten. Voor het opwaarderen van ov-lijnen is het programma R-net opgezet.

3. Afspraken BO MIRT

Het kabinet heeft in het BO MIRT van 2022 een bedrag van € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties. Hiervan is € 6 miljard vanuit het Mobiliteitsfonds voor hoofdinfrastructuur en € 1,5 miljard voor kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen. NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. Een van de gebieden is de Zuidelijke Randstad, waarvoor in 2019 een verstedelijkingsakkoord is gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor 80.000 arbeidsplaatsen te realiseren op toplocaties langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken, waaronder de woningbouwlocaties CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 besloten om te starten met een MIRT-verkenning voor de Oude Lijn en knooppunten en stelden daarvoor een Startbeslissing vast. Daarnaast is eind 2024 de regionale planstudie HOV-corridors RandstadRail/Metronet gestart en start provincie Zuid-Holland de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden - Zoetermeer (LeiZo).
Het Rijk heeft, als een van de afspraken in het BO MIRT van 2023, € 1 miljard vanuit het Nationaal Groeifonds overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn bedoeld voor de Oude Lijn en knooppunten. Samen met de eerder in het Mobiliteitsfonds gereserveerde middelen van € 680 miljoen en de € 466 miljoen aan regionale financiering is er € 2,145 miljard inclusief btw (prijspeil 2022) beschikbaar voor de Oude Lijn, knooppunten en de regionale HOV-corridors.
Voor de middelen die zijn toegekend aan programma's en projecten in onze regio, zijn ondertussen nadere afspraken gemaakt of bestuurlijke overeenkomsten gesloten. Om die reden zijn deze programma's en projecten waar mogelijk in dit IPVa ondergebracht onder de hoofdstukken Investeren in bereikbaarheid en Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerken bij de fase waarin het project of programma zich bevindt.
Om de verbinding met oorspronkelijke besluiten te houden, noemen we hieronder kort de projecten en programma's met verwijzing naar de nieuwe indeling binnen het IPVa. Ook geven we aan of de MRDH meebetaalt of dat een project volledig door het Rijk of andere (semi)overheden wordt getrokken.

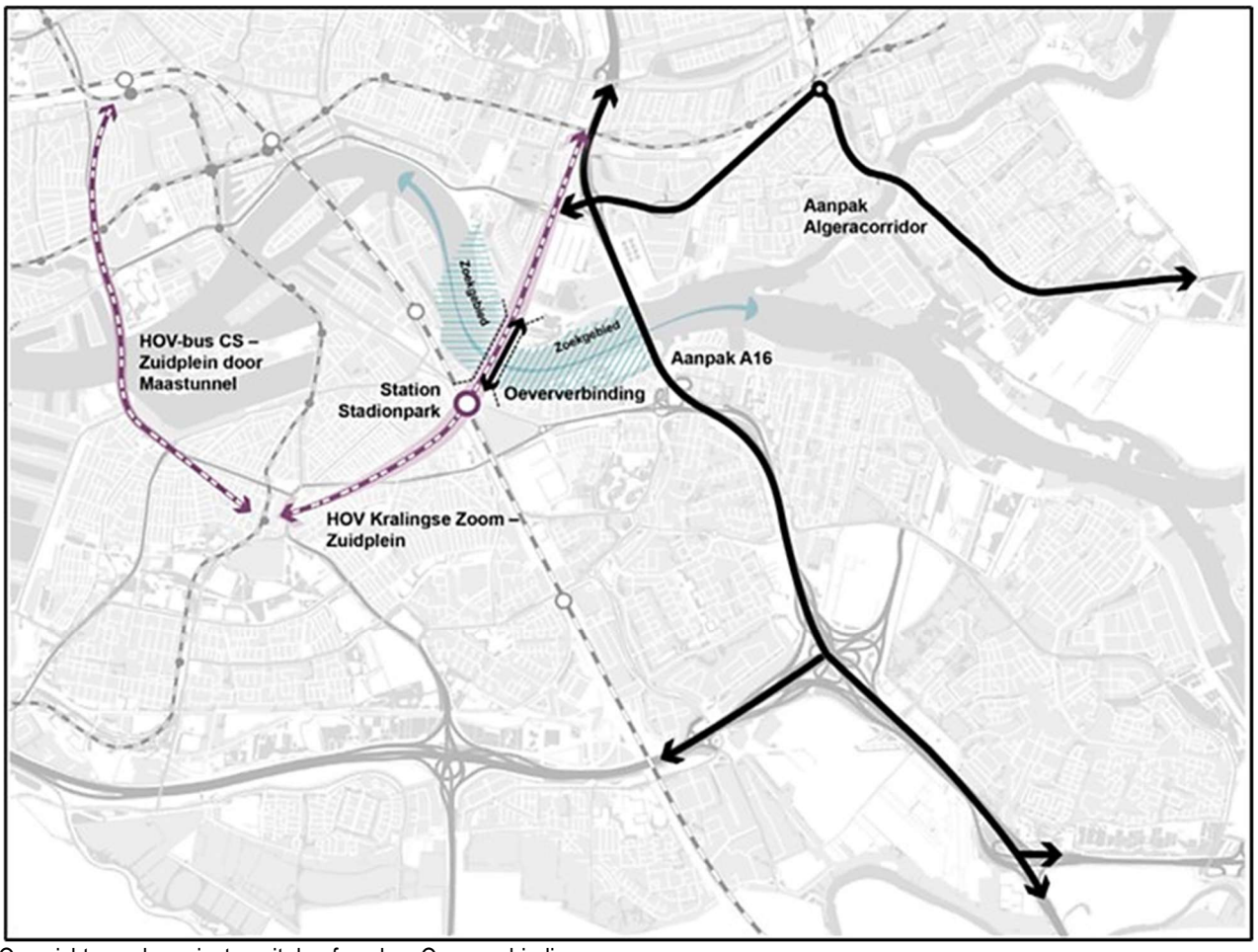
3.1. Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

In de Oostflank (het gebied tussen Prins Alexander en Zuidplein) van de Rotterdamse regio moeten tot en met 2030 circa 19.000 woningen worden gebouwd, daarna komen er mogelijk nog circa 16.000 woningen extra. In het BO MIRT zijn besluiten genomen over de onderstaande deelprojecten en -programma's met de nieuwe benamingen:

- Stadsbrug, HOV en station Stadionpark
  Voor dit project is in december 2023 een bestuurlijke overeenkomst (BOK) gesloten. Een verdere duiding van de inhoud staat in hoofdstuk 4.2.
- A16 Van Brienenoordcorridor
  Het Rijk werkt aan het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van de A16 en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.
- Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel
  De kortetermijnmaatregelen, waaronder de aanleg van een vrije busbaan, zijn in april 2024 opgeleverd. De maatregelen voor de middellange termijn zijn beschreven in hoofdstuk 6.2.
- Station Stadionpark
  Dit station viel eerst onder de maatregelen van de Oude Lijn. Het Rijk en de gemeente

Rotterdam bouwen het station om van evenementenstation tot regulier station waar de City Sprinter gaat halteren. Dit station is ondergebracht bij het programma Stadsbrug, HOV en station Stadionpark.

- Algeracorridor
  De maatregelen Algeracorridor worden zonder het Rijk door de regionale partijen uitgewerkt; dit project valt dus niet meer binnen dit programma. Een beschrijving van de planuitwerking Algeracorridor vindt u terug in hoofdstuk 4.4.
- Kralingseplein
  Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein in de toekomst een knelpunt vormt en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.



Overzicht van de projecten uit de afspraken Oeververbinding

3.2. De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst)

In CID-Binckhorst moeten tot 2030 ruim 20.000 woningen gebouwd worden, daarna komen er mogelijk nog 15.000 woningen extra. Afspraken hierover zijn vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord (2019), de regionale woondeals (2022-2023) en het Woon-werkakkoord (2022). In het MIRT zijn besluiten genomen over onderstaande deelprojecten- en programma's, en zijn er bestuursovereenkomsten getekend:

- No Regret CID-Binckhorst
  Voor dit programma aan maatregelen is in 2019 een bestuursovereenkomst getekend. De scope van het programma is gedeeltelijk overgeheveld naar de planuitwerking Bereikbaarheid

CID Binckhorst. De resterende maatregelen van het No Regret-pakket zijn voornamelijk op de fiets gericht; het programma is daarmee ondergebracht bij hoofdstuk 4.1.

- De Vlietlijn (voorheen: Bereikbaarheid CID-Binckhorst)
  Dit betreft de planuitwerking voor een tramverbinding in Binckhorst plus een set aan mobiliteitsmaatregelen. De tramverbinding is verder toegelicht in hoofdstuk 4.1.



CID-Binckhorst met op de achtergrond station Den Haag Centraal. Foto: Jurriaan Brobbels

3.3. Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo

Langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden - Dordrecht) moeten tot 2030 circa 54.000 woningen gebouwd worden op 11 toplocaties. Daarna komen er mogelijk nog eens circa 23.000 extra woningen.
In het BO MIRT van 2023 is besloten dat vier onderdelen, inclusief het Station Stadionpark, los van elkaar kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot de volgende projecten en programma's:

- Oude Lijn en knooppunten
  Voor dit programma loopt een verkenning. De inhoudelijke activiteiten staan beschreven in hoofdstuk 4.2
- LeiZo
  De provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer werken aan een verkenning voor openbaar vervoer Leiden - Zoetermeer, waar de MRDH later kennis van zal nemen.
- Station Stadionpark
  Dit station is geschaard onder de maatregelen van de Stadsbrug en maakt geen onderdeel meer uit van dit pakket.

- Metronet/RandstadRail
  Dit onderdeel krijgt vijf programma's en projecten die de MRDH verder verkent, uitwerkt en realiseert:
- Gekoppeld rijden RandstadRail 4
- Gekoppeld rijden RR2/RR3
- Frequentieverhoging Metronet lijnen C en E
- Metrostation Beurs
- Vervangen spoorbeveiliging

3.4. Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland

De gebiedsuitwerking is gericht op slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen. Een belangrijk deel van het pakket bestaat uit de realisatie van de Metropolitane Fietsroutes Naaldwijk - Den Haag CID, Naaldwijk - Monster - Den Haag (on hold) en Naaldwijk - Midden-Delfland - Delft. Deze zijn verder beschreven in hoofdstuk 5.1.
Een onderzoek voor de (middel)lange termijn naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is beschreven in hoofdstuk 4.2.

3.5. MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam

Het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam is door Rijk en regio vastgesteld in november 2022. Vanwege financiële beperkingen en het ontbreken van personele capaciteit heeft het Rijk echter nog geen kans gezien om procedures te starten.
De projecten waar de MRDH bij betrokken is en die zonder het Rijk kunnen worden opgepakt zijn:
- maatregel 8 doortrekken fietsroute langs de Hartelweg (inclusief fietsbrug);
- maatregel 10 opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse;
- maatregel 11 studie naar een rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte;
- maatregel 12 extra vrijliggende busbanen Spijkenisse;
- maatregel 13 + 14 studie naar verbetering ov tussen Voorne-Putten en Haven Rotterdam en studie naar buslijn via de Blankenburgtunnel (in relatie tot de concessie). Deze lijndienst is eind 2024 in gebruik genomen.

De fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse is aangemeld in 2024 en doorgeschoven naar een aan te vragen subsidie in 2025. Deze maatregel wordt in 2026 en 2027 gerealiseerd.

3.6. Mobiliteitspakketten

Het Rijk stelt via specifieke uitkeringen budget beschikbaar voor mobiliteitspakketten. Deze omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én gemeenten in de regio bekostigd. De rijksbijdrage betreft dus een bijdrage aan regionale en lokale maatregelen.
Het Rijk geeft hiervoor de volgende voorwaarden mee:
- 50% cofinanciering door de regio;
- voor de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend met een jaarlijkse indexatie conform de IBOI tot het moment van uitbetaling;
- afdracht van het btw-deel van de rijksbijdrage aan het Btw-compensatiefonds;
- de bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering aan gemeenten;
- de risico's blijven voor de regio.

Het Rijk reserveert inclusief btw en op prijspeil 2022 de volgende budgetten:

- Oeververbindingen € 0 miljoen (betrokken bij planuitwerking voorkeursalternatief)
- Binckhorst € 59 miljoen
- Oude Lijn € 90,5 miljoen (€ 12,5 miljoen overgeheveld naar traverse station Stadionpark)

In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van deze mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in:

- concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw;
- effect van deze maatregelen op nationale netwerken;
- mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om de mobiliteitstransitie te ondersteunen);
- de bijdrage van de regio.

Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente dan wel mede-bekostigende partners zoals provincie, vervoerregio, marktpartijen, et cetera.

Als een gemeente een project uit een mobiliteitspakket aanmeldt voor extra subsidie bij de MRDH, dan volgen we ons reguliere proces voor grote en kleine projecten en hanteren de in de subsidieverordening opgenomen systematiek.

Nota bene: een aantal gemeenten kan bij het Rijk subsidie aanvragen in het kader van woningbouwversnellingsafspraken. Deze afspraken kennen waarschijnlijk dezelfde voorwaarden en kaders als de mobiliteitspakketten. De in deze afspraken opgenomen infrastructurele projecten kunnen eventueel ook in aanmerking komen voor extra subsidie bij de MRDH. Ook dan volgen we ons reguliere proces voor grote en kleine projecten en hanteren de in de subsidieverordening opgenomen systematiek.

4. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

4.1. Programma's Investeren in bereikbaarheid

No Regret CID-Binckhorst

Fase	:	Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	:	Realisatie 2020-2025 (verlengd tot en met 2026)
Investering	:	€ 77,8 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 17,5 miljoen, plus Rijk via BDU € 13,7 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

In november 2019 is een bestuursovereenkomst ondertekend over de No-Regret-maatregelen voor het Central Innovation District (CID)-Binckhorst. Het Rijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en de gemeente Leidschendam-Voorburg hebben zich gecommitteerd aan bijdragen, planning en het oprichten van een uitvoeringorganisatie om de No Regret-maatregelen te realiseren.



Gebiedsontwikkeling in de Binckhorst. Op de achtergrond station Den Haag Centraal. Foto: Jurriaan Brobbels

Een belangrijk onderdeel is de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe trambaan. Omdat dit onderdeel niet los kan worden gezien van de totale realisatie trambaan, is een budget van € 72 miljoen inclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de

planuitwerking De Vlietlijn (voorheen: Bereikbaarheid CID Binckhorst). De tijdelijke busbaan is in aanleg, zodat er in het programma alleen nog fietsmaatregelen overblijven.

De resterende lijst projecten wordt uitgevoerd tot en met 2028. De financieel omvangrijkste projecten zijn de snelfietsroute Verlengde Velostrada en de fietsroute Trekvliettracé. Verder is budget geoormerkt voor een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI. De lijst van projecten is beschreven in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO MIRT van november 2019.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. Na overheveling van het budget Sporendriehoek naar de planstudie, zijn de maximale bijdragen:

- IenW € 13,7 miljoen
- MRDH € 17,5 miljoen
- Den Haag € 34,7 miljoen (inclusief € 7,1 miljoen reserve van alle partijen)
- Provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen
- Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen

In 2024 besloot de stuurgroep de samenwerkingsovereenkomst met twee jaar te verlengen tot en met 2026. Aanleiding is de latere realisatie van een aantal projecten. Besluitvorming hierover volgt in 2025.

Maatregelen die vallen binnen de verlengde No-Regret (iv)

Maatr. nr.	Projectnaam
3	NR-CID B HOV Vrije baan Binckhorstlaan
	HOV
5	NR-CID B LV Verlengde Velostrada Delft - Leiden
6.1	Onderdeel 1 - Onderdoorgang Trekvlietbrug
6.3	Onderdeel 3 - Tijdelijke fietsroute Binckhorst Noord-west
6.4	Onderdeel 4 - Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje)
	Langzaam Verkeer
9	NR-CID B ST Uitbreiding cap fietsenstal station NOI
	Stations
1	NR-CID B SM Inzichtkaarten en gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak
10	NR-CID B SM Pilots AVLM proeftuin en gedragsexperiment
	Smart Mobility
13	NR-CID B Log Bezorg-, pakketdiensten en bevoorrading
	Logistiek
0	Alg. Prog.kosten No-Regret (Verrekening met Reserve)
A	Reserve No-Regret

De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst)

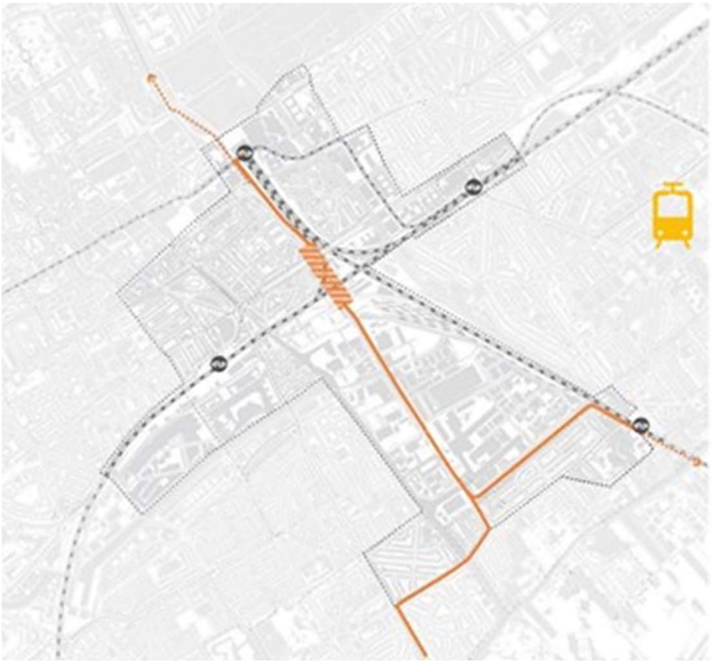
Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase:	:	Planstudie
Planning	:	Uitvoering 2029 - 2033
Investering	:	€ 575 miljoen inclusief btw, inclusief € 72 miljoen overheveling No Regret inclusief btw en inclusief € 45,88 miljoen inclusief btw voor Basispakket Mobiliteit
Subsidie MRDH	:	€ 109,3 miljoen exclusief btw maar inclusief overheveling No Regret
Budget prijspeil 2025	:	€ 121,9 miljoen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever planstudie, subsidieverlener realisatie

In het bestuurlijke overleg Leefomgeving 2023 hebben Rijk en regio de afspraken vastgelegd in een definitief voorkeursbesluit en een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID Binckhorst, plus afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring".
Op basis van bovenstaande starten de partijen de planstudiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie. Denk aan een samenhangende aanpak gericht op fietsen en lopen, en de inzet van flankerend beleid op deelmobiliteit en een stringent parkeerbeleid. HTM en MRDH voeren samen met de betrokken gemeenten een studie uit naar de mogelijke ov-lijnvoering in en rond de Binckhorst.

De volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van het voorgenomen voorkeursalternatief. Dat bestaat uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. Dit in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen.

Om deze kosten te dekken heeft het Rijk € 268 miljoen, de gemeenten € 132,5 miljoen en de MRDH € 102,5 miljoen gereserveerd, plus € 72 miljoen overheveling vanuit het No Regret-pakket. Al deze bedragen zijn inclusief btw en prijspeil 2022.

Nota bene: de railinfrastructuur betreft een deel van de zogenoemde Koningscorridor.





Huidig tracé op de Pr. Mariannelaan in Voorburg. Foto: Jurriaan Brobbels

De flankerende maatregelen die in het pakket zijn opgenomen hebben een omvang van € 45,88 miljoen inclusief btw:

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

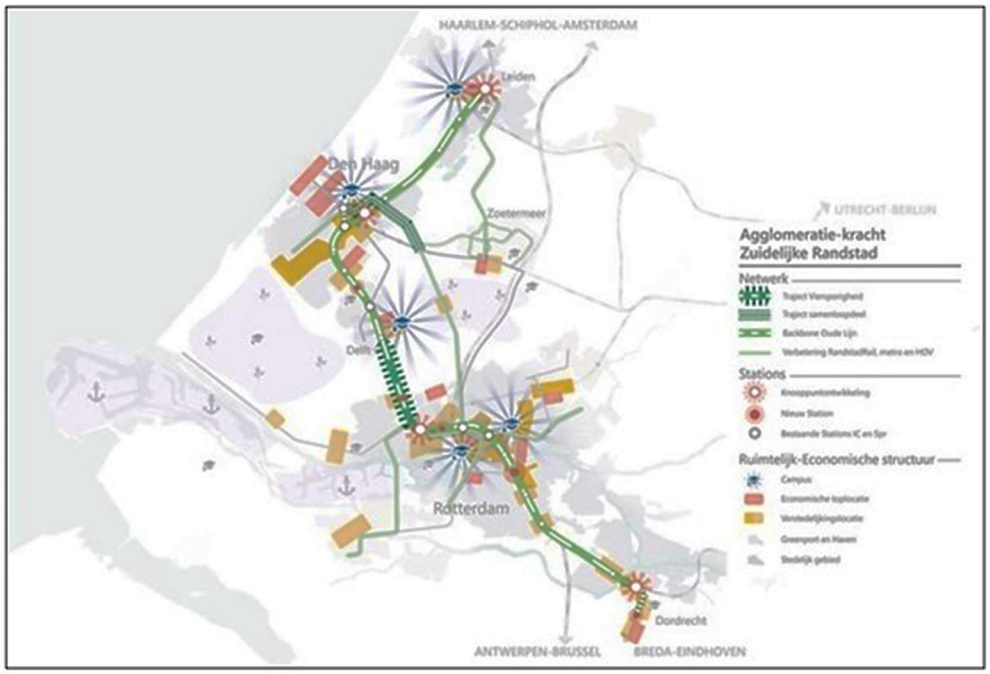
4.2. Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

Fase	:	Verkenning
Planning	:	Afronding verkenning eind 2025
Investering	:	€ 1.595 miljoen inclusief 18,2% btw (inclusief Metronet en RR 3 en 4)
Subsidie MRDH	:	€ 20,7 miljoen inclusief btw (prijspeil 2022)
Budget prijspeil 2025	:	€ 19,0 miljoen exclusief btw
Rol MRDH	:	Participant

Het Rijk en de regio zijn een MIRT-verkenning gestart voor de Oude Lijn. Daarin worden verschillende alternatieven voor een schaalsprong tussen Leiden en Dordrecht onderzocht:

- frequentie van minimaal acht sprinters per richting per uur tussen Den Haag en Dordrecht;
- toevoeging van vier nieuwe stations: Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark;
- opwaardering van station Stadionpark naar City-sprinterstation;
- capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en gebiedsgerichte maatregelen rondom de stations in samenhang met de daar geplande woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen.



De partijen stellen tijdens de verkenningsfase een bestuursovereenkomst op. Hierin staan de afspraken over de integrale ontwikkeling van de knooppunten en de nieuwe stations op basis van het Voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppunt- en stationsontwikkeling: stationsgebouw, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling. Deze bestuursovereenkomst wordt samen met het besluit over het Voorkeursalternatief vastgesteld.

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark

Fase	:	Verkenning
Planning	:	2024 - eind 2027 verkenning gereed
Investering	:	€ 1.288 miljoen inclusief btw (plus € 197,4 miljoen voor station Stadionpark)
Subsidie MRDH	:	€ 198,3 miljoen exclusief btw, geen bijdrage voor station Stadionpark
Budget prijspeil 2025	:	€ 221,2 miljoen exclusief btw
Rol MRDH	:	Subsidieverlener, mede-opdrachtgever

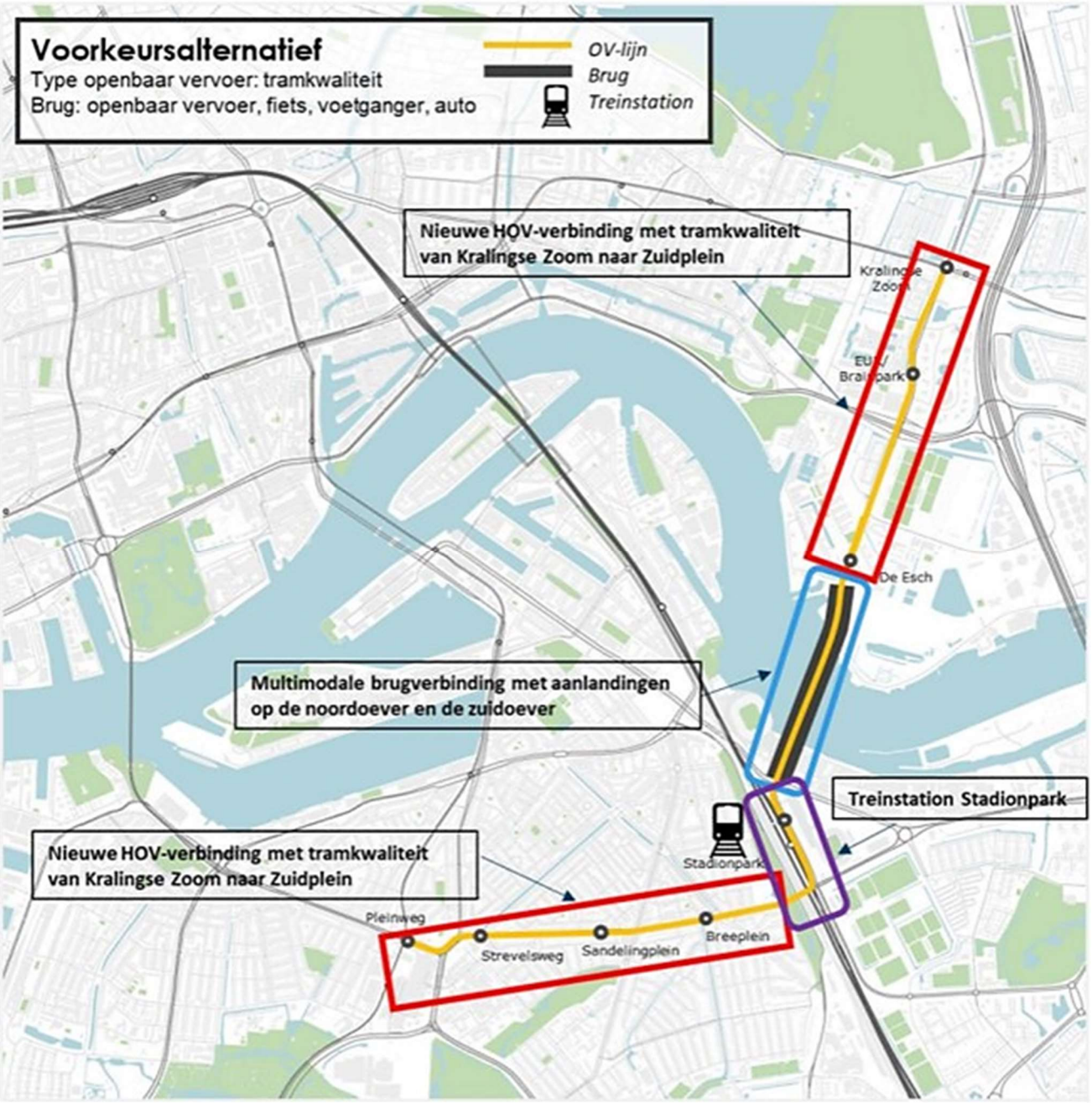
De Bestuursovereenkomst voor een nieuwe stadsbrug in Rotterdam heeft betrekking op het voorkeursalternatief Oeververbinding en ov. Daarin zijn concrete afspraken opgenomen over de verdere uitwerking en realisatie van de nieuwe multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Zuidplein naar Kralingse Zoom en station Stadionpark. Gemeente Rotterdam en de MRDH voeren het onderdeel Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel verder uit in het Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam (POORR). Dit maakt geen onderdeel uit van deze bestuursovereenkomst.

De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, aan fietsers en voetgangers en aan een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.
Uit het in de MIRT-verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brugvarianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd blijkt uit aanvullend onderzoek dat er optimalisaties mogelijk zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. De partijen stellen de bestuurlijke voorkeur vast voor een nieuwe brug op de locatie 'Bocht A' Nesserdijk – Olympiaweg. Om een vlot en veilig te passeren brug te ontwerpen doet de regio planuitwerking in samenwerking met partijen zoals RWS, het Havenbedrijf Rotterdam en de omgeving. De rollen en verantwoordelijkheden van de partijen worden nog nader uitgewerkt.
De uit te werken uitgangspunten zijn onder meer: de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor.

De gemeente Rotterdam en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor station Stadionpark. In de laatste afspraken is € 25 miljoen van mobiliteitspakketten overgeheveld naar dit project. Dat extra budget wordt aangewend voor de zogenaamde traverse.

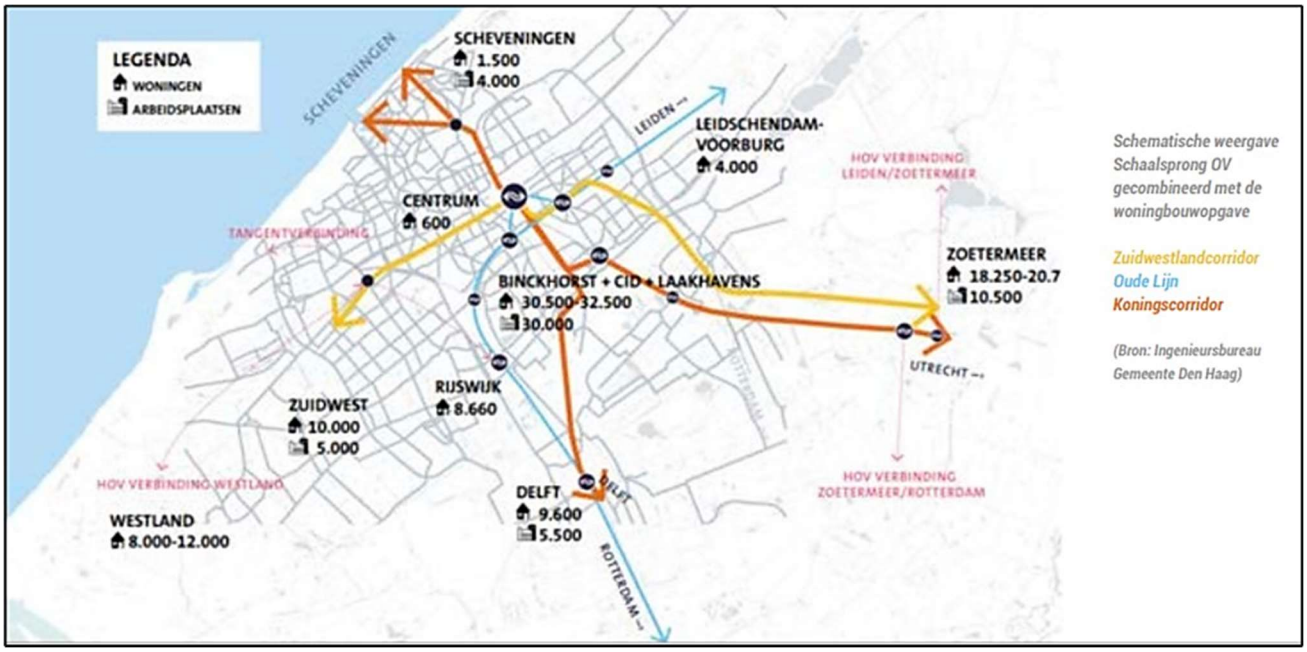
Partijen streven er naar de planning en studiefase uiterlijk voor het BO MIRT van najaar 2027 af te ronden met een Projectbeslissing inclusief een exploitatiebesluit voor het HOV. In de eerste fase van de planning en studiefase worden inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd voor een stabiele scope. Daarom streven opdrachtgevers ernaar zo snel mogelijk een besluit te nemen over:

- een systeem en techniekkeuze voor de HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein met tramkwaliteit;
- een vlotte en veilige brug inclusief de inzet van optimalisatiemogelijkheden (zoals oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug;
- invulling van de term ‘autoluwe wegverbinding’.


Voorkeursalternatief
Type openbaar vervoer: tramkwaliteit
Brug: openbaar vervoer, fiets, voetganger, auto
OV-lijn
Brug
Treinstation
Nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein
Kralingse Zoom
EUR/ Blaak
De Esch
Multimodale brugverbinding met aanlandingen op de noordoever en de zuidoever
Treinstation Stadionpark
Stadionpark
Nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein
Pleinweg
Strevelsweg
Sandelingplein
Breeplein

Onderzoeken Middendeel Zuidwestlandcorridor

Fase	:	Onderzoek
Planning	:	Afronding onderzoek in 2024
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2025	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever



De gemeente Den Haag heeft samen met de HTM en MRDH opdracht gegeven voor zes min of meer afzonderlijk uit te voeren onderzoeken. Het gaat om:

- onderzoek naar de mogelijkheden voor een pilot tariefmaatregelen ov voor de doelgroepen met een kleine portemonnee;
- participatietraject fietsstimulering; op zoek naar de onderliggende oorzaak van het verminderde fietsgebruik in Zuidwest;
- integraal onderzoek naar de corridor Den Haag centrum - Leyenburg. Bekeken moet worden of naast een andere inrichting ook ongelijkvloerse oplossingen zoals een onderdoorgang bij de Zevensprong en een korte of lange tramtunnel, onderzocht kunnen worden;
- integraal onderzoek naar ov-bereikbaarheid Bouwlust/Vrederust in relatie tot de verstedelijkingsopgave: locatiekeuze van de verstedelijkingsopgave en versnelling lijn 9;
- onderzoek naar stad-regio-overstap. De rol van station Moerwijk (Oude Lijn), de functie en omvang van eventuele hubs Uithof, Erasmusweg/De Dreef, eindpunt lijn 9, en Leyenburg;
- onderzoek naar een nieuwe tangentiële ov-corridor Kijkduin - Leyenburg - Moerwijk/HS - Rijswijk - Delft, met nadrukkelijke aandacht voor aantakking op TU Delft en het strand van Kijkduin (en de relatie met lijnen 23 en 26).

Het resultaat en eindproduct van deze onderzoeken zullen bestaan uit een rapportage en alle documenten die nodig zijn om een startbeslissing voor een MIRT-verkenning te kunnen nemen.

Verkenning Koningscorridor

Fase	:	Onderzoek/initiatief, verkenning
Planning	:	
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2025	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

De MRDH heeft samen met de HTM en de gemeente Den Haag onderzocht op welke manier de ov-corridors Scheveningen - Binckhorst - Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs zouden kunnen worden ontwikkeld tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.
Het onderzoek richtte zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrijliggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridor te verbeteren.



Vooruitlopend kunnen we stellen dat de corridor Zoetermeer-Binckhorst buiten de tijdshorizon van 2040 ligt.
De mogelijke keuze om lijn 1 of lijn 19 in Delft door te zetten tot in de TU-wijk of Tanthof, is een keuze zonder infrastructurele gevolgen.
Het gedeelte Binckhorst tot en met Den Haag Centraal Station is nu onderdeel van het programma Bereikbaarheid CID-Binckhorst.
De vervoerscapaciteit tussen Den Haag Centraal Station en Scheveningen kan eventueel snel worden verhoogd via het programma Slim en Schoon naar Stad en Strand: met een tailtrack naast Centraal Station kan de tram snel keren

HOV Westland

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Afronding Verkenning in 2025
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2025	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

De MRDH geeft samen met de mede-opdrachtgevers gemeenten Westland, Den Haag en Maassluis een vervolg aan het in 2021 afgeronde onderzoek HOV Den Haag - Naaldwijk - Maassluis - Delft - Rotterdam. Onder leiding van de gemeente Westland is een verkenning gestart die onder meer inzicht moet geven in een mogelijk tracé en de kosten van het beoogde BRT-systeem (Bus Rapid Transit, een hoogwaardig bussysteem).



Bus Rapid Transit in Nantes, Frankrijk

Afronding van de verkenning is voorzien in 2025. Naar verwachting zal de BcVa in het najaar van 2025 een besluit nemen over het vervolg van dit project.

4.3. Planstudies Investeren in bereikbaarheid

RandstadRail & Metronet

Fase	:	Planstudie (fasering verschilt per deelproject)
Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	:	Realisatie 2028 - 2035
Investering	:	€ 550 miljoen inclusief btw
Subsidie MRDH	:	€ 227,3 miljoen exclusief btw
Budget prijspeil 2025	:	€ 218,9 miljoen exclusief btw, exclusief Waalhaven
Rol MRDH	:	Bevoegd gezag in het kader van de Wet lokaal spoor, opdrachtgever infrastructuur, subsidieverlener weginfrastructuur en ketenmobiliteit

Het Rijk en de MRDH hebben op 6 november 2024 een bestuursovereenkomst getekend voor het programma RandstadRail & Metronet. Deze vloeit voort uit de afspraken in BO MIRT van 2022 om te investeren in het openbaar vervoer langs de grote woningbouwlocaties aan de Oude Lijn en de uitlopers op het netwerk. De komende jaren verrijzen langs de RandstadRail en de Metronetlijnen ruim 35.000 nieuwe woningen. Om die groei te faciliteren werken MRDH, HTM, RET en de gemeenten aan vijf deelprojecten langs deze lijnen:

a) Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 4
   Dit betekent dat per 2027 de reguliere dienstregeling wordt uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit voor het vervoer van reizigers.
b) Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 2 of lijn 3
   Dit deelproject verkend op welke lijn in het stedelijk gebied van Den Haag het gekoppeld rijden het beste kan worden ingepast.
c) Frequentieverhoging op het Metronet
   De eerste stap is de frequentieverhoging op de E-lijn vanaf 2030. De tweede stap is de verhoging van de frequentie op de C-lijn.
d) Metrostation Beurs
   Het verhogen van de capaciteit en doorstroming op dit metrostation rond 2035; het kruispunt waar alle hoogfrequente metrolijnen samenkomen.
e) Spoorbeveiliging samenloopdeel
   Op korte termijn is groot onderhoud noodzakelijk maar op langere termijn is vervanging nodig om een hogere frequentie op dit traject mogelijk te maken vanaf 2030-2035.

A. Gekoppeld rijden lijn 4

Fase	:	Planuitwerking
Planning	:	Uitwerking gereed medio 2025

De reizigersaantallen op de lightrail-lijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag Zuidwest groeien jaarlijks met 3% per jaar. In Den Haag zuidwest en het centrum van Den Haag vindt eveneens een substantiële verstedelijking plaats. Om deze groei door te kunnen zetten, is allereerst een verlenging van de lightrail-voertuigen op deze ov-lijnen nodig (Leyenburgcorridor). De verlenging bestaat uit het koppelen van voertuigen. De perrons en infrastructuur worden geschikt gemaakt voor de lengte van deze gekoppelde voertuigen. De scope bestaat uit:

- aanpassen sporen, wissel, beveiliging en seinen;

- vergroten tractie en stroomvoorziening;
- aanpassen haltes en tramwaarschuwingsinstallaties;
- ombouw van kruisingen;
- aanpassen voertuigen en nieuwe voertuigen.



Gekoppeld rijden op lijn 4. Foto: Leen Dortwegt.

B. Gekoppeld rijden lijn 2 of lijn 3

Fase : Verkenning
Planning : 2024 - begin 2026 verkenning gereed

Het bestuur van de gemeente Den Haag heeft een beslisdocument nodig om te bepalen op welke lijnen van RandstadRail verlenging van de perrons haalbaar en effectief is. Naast de lijnen 3 en 4 betrekt de gemeente ook lijn 2 in deze verkenning.

C. Frequentieverhoging Metronet

Fase : Planstudie en planuitwerking
Planning : Planstudie t/m realisatie maatregelen t/m 2030

De OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking hebben geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op de E-lijn en C-lijn van het Metronet tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De in 2021 afgeronde planstudie laat zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 3% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan.



De planuitwerking richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 ritten per uur, met daarnaast onderzoek naar:

- Onderhoudsvoorzieningen/werkplaats
- Uitbreiding opstellocaties
- Energievoorziening
- Spoorbeveiliging
- Geluidsmaatregelen
- Veiligheidsmaatregelen

In 2025 wordt de uitwerking afgerond en neemt de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het realisatiebesluit. Daarna start de realisatiefase. Dit behelst nieuwe voertuigen en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, de mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.
Net als Gekoppeld rijden RandstadRail, maakte dit programma deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen.

D. Station Beurs

Fase : Verkenning
Planning : 2024 - begin 2026 verkenning gereed

Het ov-knooppunt Beurs behoort tot de grootste ov-knooppunten van Nederland. Hier kruisen twee metrolijnen en komen diverse tramlijnen en stadsbussen samen. Het is voor de hele regio een belangrijke toegangspoort naar het centrum van Rotterdam. Tegelijkertijd speelt hier in de directe omgeving een grote verstedelijkingsopgave (‘Hart 010’) met nieuwbouw van woningen, kantoren en uiteenlopende stedelijke activiteiten. Het metrostation heeft uitgangen aan het Churchillplein, Binnenwegplein, Coolsingel en in de Beurstraverse (‘Koopgoot’). De overstap tussen beide metrolijnen kent capaciteitsknelpunten.



Drukte op de perrons van station Beurs. Foto: RET

In het onderzoek naar de reizigersbeoordeling van ov-knooppunten in 2019 scoorde Beurs een 7,0, terwijl het doel voor metropolitane knooppunten een reizigerswaardering van ten minste 7,5 is. Een substantiële verbetering van zowel de capaciteit als de kwaliteit vraagt om ingrijpende maatregelen om meer ruimte en licht te brengen in de centrale hal, de zichtbaarheid van de entree te verbeteren en zo nodig perrons te verbreden op de oost-west lijn. Hiervoor wordt nog nader onderzoek uitgevoerd. Deze maatregelen kunnen alleen uitgevoerd worden in nauwe samenhang met de vastgoed- en gebiedsontwikkeling en de stadsprojecten in de buitenruimte. De MRDH, RET en gemeente Rotterdam hebben in een startdocument deze en andere opgaven in hun onderlinge samenhang beschreven. De verwachting is dat dit alles forse ingrepen, intensieve samenwerking en een multidisciplinaire aanpak vergt. De eerste vervolgstap is een verkenning om de scope van het project verder af te bakenen, de benodigde nadere onderzoeken uit te voeren, alternatieven voor de verkenning te bepalen en een eerste kostenindicatie op te stellen. Bij verdere vervolgstappen zal nadere besluitvorming over verkenning en planstudie in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan de orde komen.

E. Spoorbeveiliging samenloopdeel

Fase : Verkenning
Planning : Realisatie 2030 - 2035

Het samenloopdeel betreft het tracé waar zowel trams van RandstadRail, lijnen 3 en 4, als de metro’s van de E-lijn rijden. Het samenloopdeel ligt tussen de metro/tramstations Laan van NOI en Leidschenveen. Als de vervoersvraag voor metro en lightrail in dit gebied structureel met 3% per jaar groeit, zullen het metrosysteem en de RandstadRail eind 2030 hun maximumcapaciteit bereiken, ook na een frequentieverhoging. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro’s en een opwaardering van de spoorbeveiliging van RandstadRail is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning krijgt vorm op het zogeheten ‘samenloopdeel’ tussen Laan van NOI en Leidschenveen. Via het Nationaal Groeifonds zijn in het BO MIRT van 2023 middelen overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds en aan de MRDH toegekend om een innovatie aan de spoorbeveiliging door te voeren tussen 2030-2035.



Metro- en RandstadRailvoertuigen op het samenloopdeel. Https://hovm.nl/wp-content/uploads/2021/05/T201605-0071.jpg

Metrowerkplaats Waalhaven

Fase	:	Planstudie
Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	:	Realisatie 2026 - 2030
Investering	:	€ 119,7 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 119,7 miljoen
Budget prijspeil 2025	:	€ 123,71 miljoen (via begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer)
Rol MRDH	:	Opdrachtgever infrastructuur

De bestuurscommissie heeft op 5 februari 2025 de verkenning vastgesteld naar de renovatie en uitbreiding van de metroremise Waalhaven. De metrowerkplaats is in 1974 gebouwd en is toe aan een grondige renovatie, zowel qua levensduur als vanwege ARBO-voorschriften. Met het oog op de komst van meer en langere nieuwe voertuigen is uitbreiding nodig. Bij de verkenning is rekening gehouden met toekomstige gebiedsontwikkelingen en een mogelijk nieuwe metrohalte met P+R-functie. Ook is rekening gehouden met de gemeentelijke groen-blauwe structuur op deze locatie.



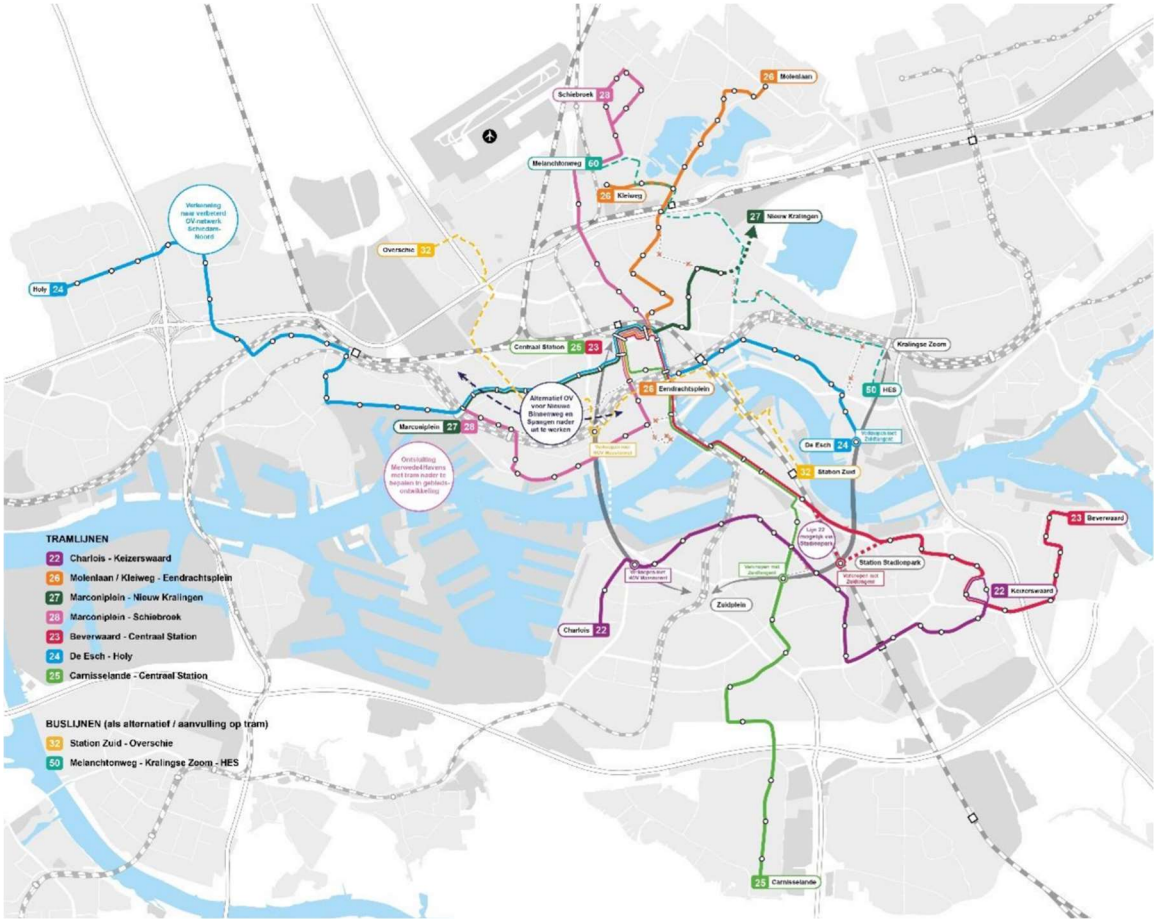
Metrowerkplaats Waalhaven. Foto: Fleur Buitink/Beeldbank RET

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Planstudie in 2024, looptijd realisatie tot 2030
Investering	:	Schatting € 77- € 97 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 55 miljoen (prijspeil 2024)
Budget prijspeil 2025	:	€ 56,8 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener (buitenruimte), opdrachtgever (railinfrastructuur)

Het Plan Toekomstvast Tramnet is het programma voor het toekomstige tramnetwerk tot 2030 en biedt nieuwe alternatieven voor busroutes. Het is een kader voor tramgemeenten, voor de RET en MRDH bij toekomstige beslissingen over vervoersplannen van de RET en investeringen in sporen, voertuigen en herinrichting van straten.

Het doel is om het tramnet zodanig te optimaliseren dat het net als het metronet een substantiële bijdrage gaat leveren aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam. In juli 2023 is het plan vastgesteld en in 2024 vond nadere uitwerking plaats, inclusief de financiële aspecten die zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Hier stemde de bestuurscommissie op 5 februari 2025 mee in. De eerste veranderingen aan het tramnet worden doorgevoerd in 2025.



4.4. Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid

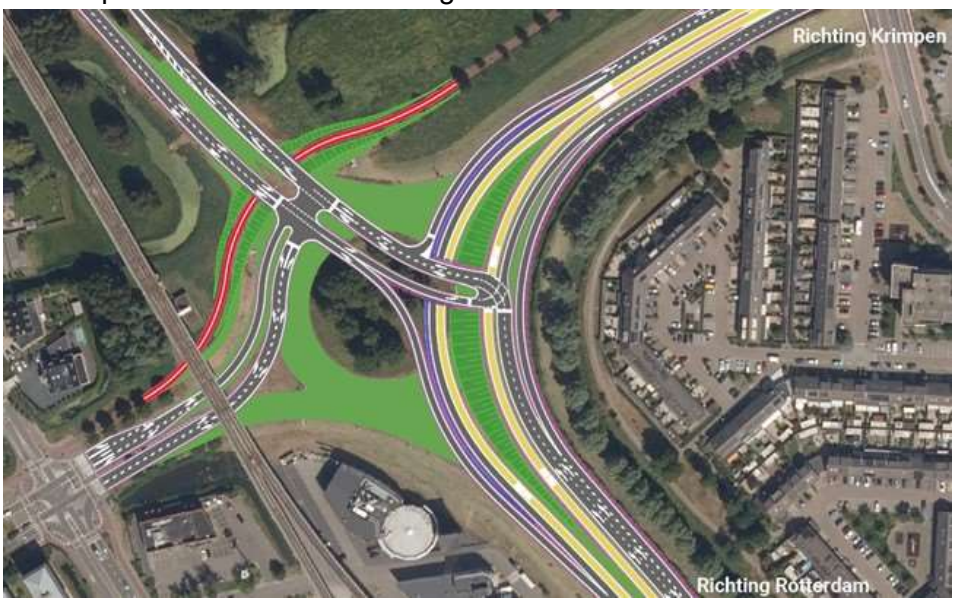
Algeracorridor

Fase	:	Planuitwerking
Planning	:	Planuitwerking in 2026 gereed, start realisatie vanaf 2027
Investering	:	€ 45,5 miljoen exclusief btw (prijspeil 1 januari 2024, taakstellend)
Subsidie MRDH	:	€ 8,7 miljoen
Budget prijspeil 2025	:	€ 9,3 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

De MRDH, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Rotterdam hebben na het BO MIRT van 2022 een bestuursovereenkomst getekend. De inhoud betreft de verdere uitwerking van een voorkeursvariant om het verkeer op de Algeracorridor beter door te laten stromen. Naar aanleiding van wensen van de gemeenteraden is een aantal punten verder onderzocht.

In februari 2025 zijn de afspraken en uitgangspunten vastgelegd in een bestuursovereenkomst Planuitwerking Algeracorridor met daarin de volgende maatregelen (raming € 26 miljoen, prijspeil 1 januari 2024):

- Kruising Abraham van Rijckevoorselweg x IJsselmondselaan geen oversteek voor langzaam verkeer
- Verbeteren fietsnetwerk in Kralingseveer / ’s-Gravenland
- Aanpassen maximumsnelheid Abraham van Rijckevoorselweg tussen Kralingseplein en Capelseplein
- Aanpassen rijstrookindeling inclusief busbaan op Abraham van Rijckevoorselweg van Capelseplein naar Capelsebrug
- Ombouw Capelseplein
- Extra rijstrook auto op Algeraweg richting Capelseplein
- Aanleg Krakeling
- Ontkoppelen Ketensedijk van Algeraweg
- Optimaliseren Grote Kruising



Herinrichting Capelseplein van verkeersplein naar vrije passage voor verkeer in de richtingen Rotterdam – Krimpen v.v.

De aanvullende maatregelen uit het vrijgevallen budget van de Langzaam Verkeer Verbinding (raming € 9,5 miljoen, prijspeil 1 januari 2024):

- Fietserstunnel onder Algeraweg verbreden
- Fietsbrug over Schönbergland aanleggen
- Aanpassen van Rijckevorselweg tussen kruising van Beethovenlaan/ Capelsebrug en Capelseplein
- Optimaliseren van drie kruispunten en de wisselstrook
- Mogelijk wettelijk verplichte mitigerende maatregelen geluid

In de planuitwerking onderzoeken de wegbeheerders op welke wijze de aanbesteding kan worden georganiseerd en welke uitvoeringstermijn en fasering mogelijk is. Naar verwachting start in 2027 de realisatiefase.

Fietscorridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens

Fase	:	Uitwerking
Planning	:	Looptijd realisatie tot 2030
Investering	:	Eerste fase € 18,4 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 6,5 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

In het gebied tussen Schiedam Centrum en Rotterdam West ontwikkelen beide gemeenten twee grote woningbouwlocaties: Schieveste en Merwe-Vierhavens. In totaal gaat het om circa 7.000 nieuwe woningen. Tegelijkertijd loopt in Schiedam Nieuwland-Oost het Nationaal Programma om de leefbaarheid, veiligheid en sociaaleconomische positie van de wijk te verbeteren. Het project Fietscorridor Spaanse Polder - Merwe-Vierhavens verbindt zowel de beide woningbouwlocaties en de wijk Schiedam Oost uit het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid met de werklocaties in Spaanse Polder aan het noordeinde van het tracé en Merwe-Vierhavens aan het zuideinde. Het project maakt de arbeidsplaatsen op deze werklocaties met de fiets goed bereikbaar. De route doorbreekt de barrières van de A20, het gebouw van Lentiz/LIFE College, de spoorlijn en de metrobaan en brengt de fietsroute op de corridor op een hoger plan.
In de eerste fase gaat Schiedam, in samenhang met de gebiedsontwikkeling Schieveste de barrière van de infrastructuur-bundel aanpakken door twee nieuwe fietsonderdoorgangen te maken. Hiervoor heeft Schiedam afspraken gemaakt met het Rijk, de spoor- en wegbeheerders Rijkswaterstaat, ProRail en RET, en Lentiz/LIFE College. Schiedam ontvangt hiervoor ook bijdragen van het Rijk vanuit de Woningbouwimpuls (WBI). De totale investering bedraagt € 18,4 miljoen.



Impressie van de ondergang gesitueerd in de woningbouwopgave (illustratie: DZH)

In deze eerste fase pakt Schiedam de onderdoorgang onder het Lentiz-gebouw, het spoor en de metro aan en verbetert de passage door Schieveste en over de Horvathweg. In de volgende fasen gaat de route verder over de Boerhaavelaan en sluit bij de Rotterdamsedijk aan op de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam.

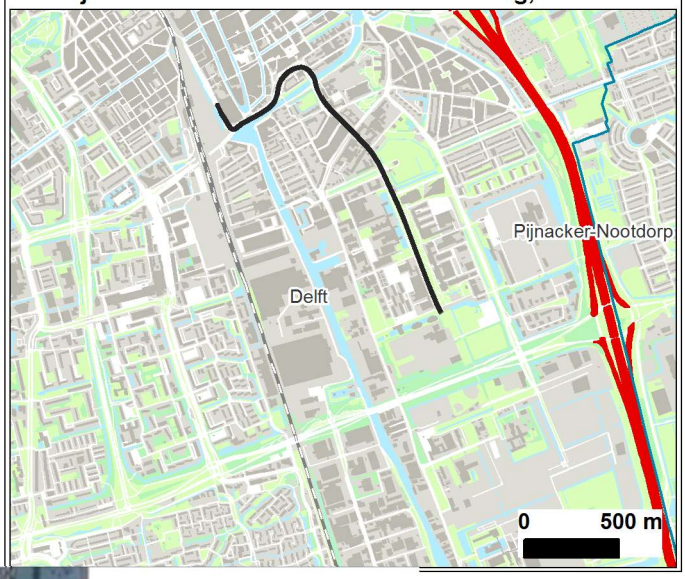
4.5. Realisatie Investeren in bereikbaarheid

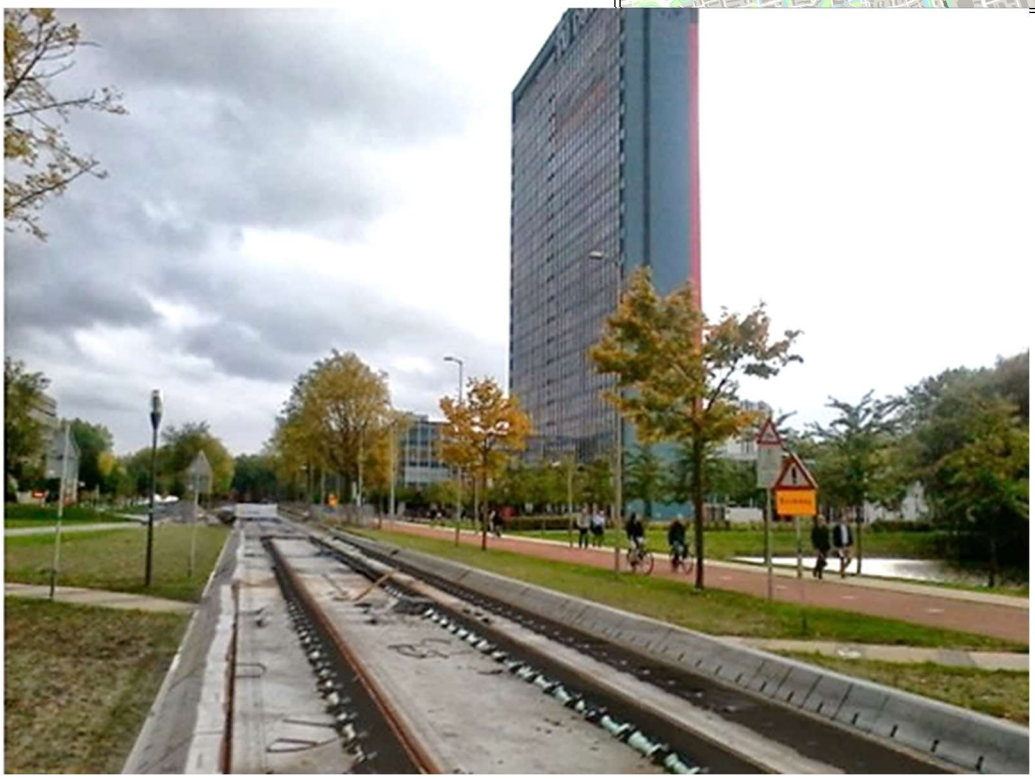
Tramlijn 19b Delft

Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase	:	Realisatie
Planning	:	2025/26 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf medio 2026
Investering	:	€ 92,05 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 92,05 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever

De aanpassingen aan tramlijn 19 vinden komend jaar alleen nog plaats op het tracé in Delft. Vanaf de spoortunnel tot en met de Sebastiaansbrug ligt het tramspoor op een definitieve locatie. Het laatste gedeelte betreft vervanging van het tracé op het al aangelegde tramspoor op de TU-campus in Delft vanwege het risico op trillingen en zwerfstromen.

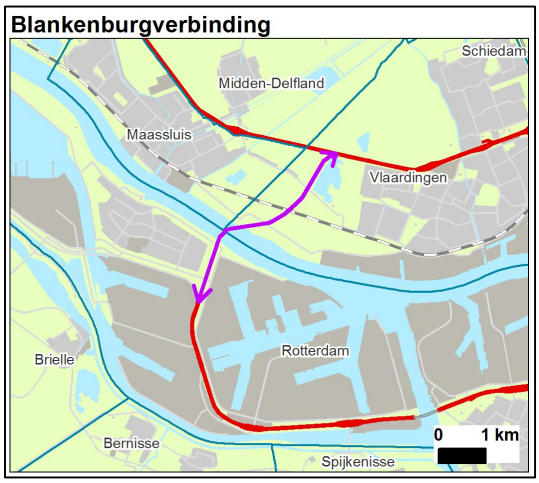
Tramlijn 19 inclusief nieuwe Sebastiaansbrug, Delft





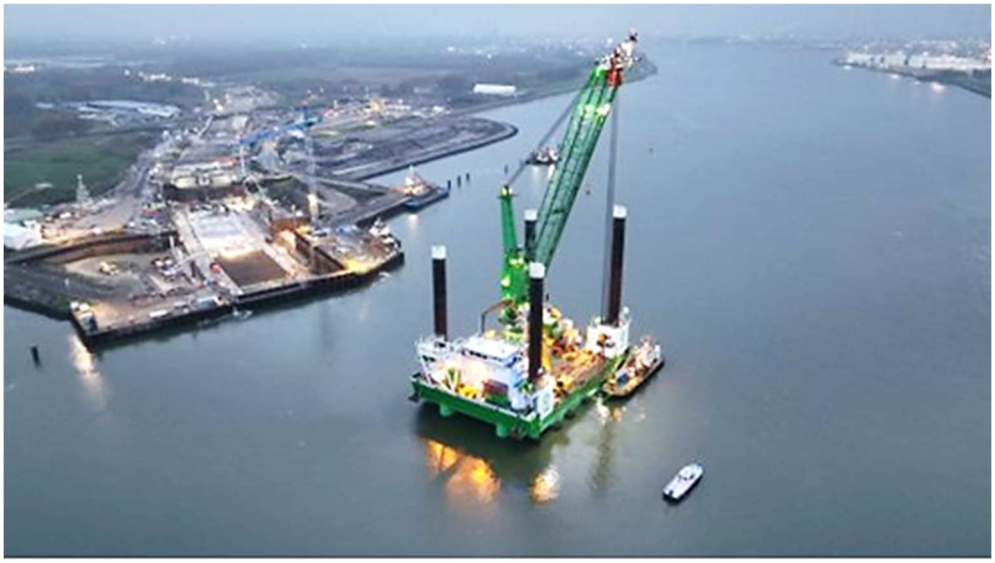
Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Gereed in 2026
Investering	:	€ 1,1 miljard
Subsidie MRDH	:	€ 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH	:	Subsidieverlener



Rijkswaterstaat heeft de Blankenburgverbinding aangelegd: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg, de Maasdeltatunnel. De tunnel ligt ten westen van Vlaardingen en is op 7 december 2024 officieel geopend. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor.

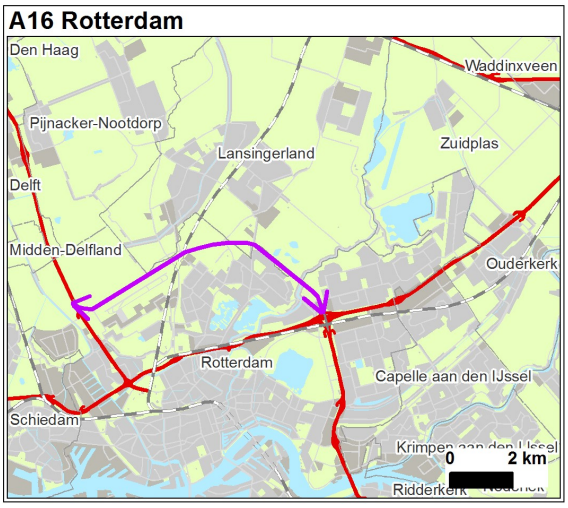
De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Regionale en lokale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven met meer recreatieaanbod en nieuwe natuur. Ook omvat het programma extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen.
De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald. In 2024 is voor de 1e fase van maatregel M4, een fietspad bij het Volksbos in Vlaardingen, subsidie verleend. De nog resterende maatregelen uit het kwaliteitsprogramma worden naar verwachting in de periode 2025 - 2026 gerealiseerd.



Aanleg tunnel in de Blankenburgverbinding. Foto: Rijkswaterstaat

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Gereed in 2025
Investering	:	€ 1,7 miljard (circa)
Bijdrage MRDH	:	€ 64,9 miljoen
Rol MRDH	:	Bijdrage aan inpassing



Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte ligt de weg in een halfverdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio. Hiermee verbetert ook de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De MRDH stelde in 2017 in totaal € 64,9 miljoen beschikbaar voor extra maatregelen om de weg goed in te passen, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct. De opening van de nieuwe rijksweg is naar verwachting eind 2025.



Aanleg tunnel onder de Rotte. Foto: Rijkswaterstaat

5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Duurzame Mobiliteit

Met het vaststellen van de Strategische Agenda (SA) in 2023 zijn de ambities en rol van de MRDH en gemeenten voor Duurzame Mobiliteit opnieuw gedefinieerd. Duurzame mobiliteit is een uitgangspunt bij de aanpak die binnen de SA is afgesproken. De MRDH helpt vanuit haar rol als kennismakelaar de gemeenten om zelf actief aan de uitwerking van mobiliteitsmaatregelen in het Klimaatakkoord te werken. De MRDH ontwikkelt de nodige kennis, biedt advies aan individuele gemeenten en monitort de effecten van maatregelen op CO_2-reductie.

Smart Mobility

De MRDH is een van de partijen die in 2019 in het BO MIRT de krachtenbundeling Smart Mobility heeft ondertekend. Onderdelen hiervan zijn MaaS, deelmobiliteit, intelligente transportsystemen (ITS), zelfrijdend vervoer en digitalisering. Het zijn onderwerpen die verder zullen worden opgepakt vanuit het programma Duurzame Mobiliteit en de bereikbaarheidsopgave. Ook binnen de gebiedsprogramma's MoVe worden Smart Mobility-maatregelen genomen.

Gedragsaanpak

Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement). Binnen het programma Kleine projecten is budget opgenomen voor subsidie van gedragsmaatregelen. De uitvoering daarvan kunnen gemeenten initiëren en beleggen bij de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De MRDH heeft de ambitie uitgewerkt in de Regionale Fietsagenda. Dit moet leiden tot een strategie die het Rijk, de MRDH en de gemeenten gezamenlijk volgen om met cofinanciering de omvang van de fietsinvesteringen aanmerkelijk te verhogen. De 'Schaalsprong Fiets', zoals voorgenomen in het Ambitiedocument '2de Etappe Tour de Force' uit 2019, wordt daarmee zichtbaar op straat. In 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een rijksbijdrage van € 3 miljoen inclusief btw voor twee doorfietsroutes in de metropoolregio. In 2025 volgt hier nadere besluitvorming over. De financiële aspecten zullen mogelijk doorwerken in dit investeringsprogramma.



Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028

De decentrale ov-autoriteiten hebben in december 2022 met het Rijk het Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer gesloten. Daarmee is afgesproken dat:

- duidelijk wordt welke eisen aan toegankelijkheid worden gesteld;
- met de verantwoordelijke decentrale overheden concrete verplichtingen en bindende termijnen worden afgesproken;
- gezorgd wordt dat alle vervoerders worden gebonden aan concrete verplichtingen en termijnen, op onder andere het gebied van reisassistentie en toiletten.

De MRDH heeft voor de metropoolregio een uitvoeringsprogramma opgesteld met voor alle concessies de uitwerking van de afgesproken aandachtspunten, zoals het borgen van ervaringsdeskundigheid, de toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes, en de toegankelijkheid van ov-knooppunten en de openbare ruimte rondom het ov. De MRDH heeft daarbij de concessiehouders en de consumentenorganisaties en/of (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking, het Metrocov geconsulteerd.

Voor de uitvoering van dit programma heeft de MRDH een bijdrage bij het Rijk aangevraagd van € 4,23 miljoen.

5.1. Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit

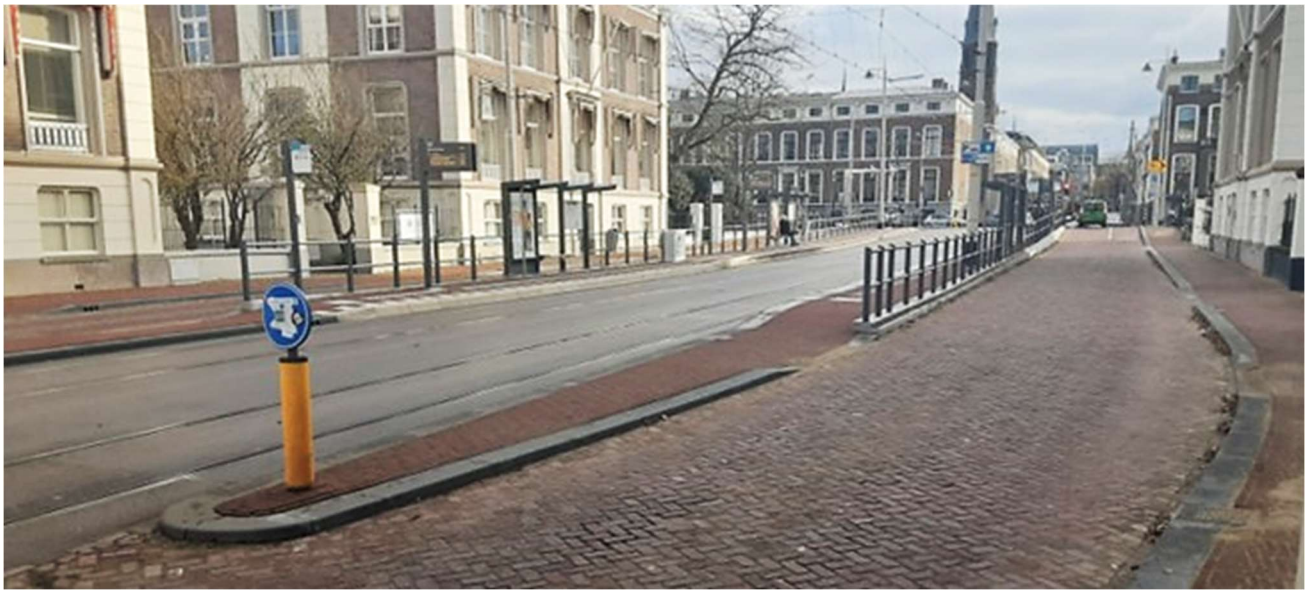
Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Fase	:	Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	:	Planstudies en realisatie tot en met 2026
Investering	:	Circa € 250,1 miljoen tot einde werk voor aanpassing infrastructuur,
Bijdrage MRDH	:	€ 156,1 miljoen aanpassing infrastructuur
Budget prijspeil 2025	:	€ 156,1 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever (railinfrastructuur); financier (voertuigen); subsidieverlener (buitenruimte)

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio bestaat uit het vervangen van de oude GTL-trams door 56 nieuwe trams. Dit in combinatie met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12 en 16 naar toegankelijke haltes en bredere voertuigen. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise. Met dit maatregelenpakket verbeteren we het ov in Den Haag en omgeving: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.



Lijn 1 en lijn 16 zijn binnen de gemeente Den Haag vrijwel geheel aangepast. De uitvoering van lijn 12 en lijn 6 staat op de planning voor 2025-2026.



Aangepaste tramhalte Mauritskade in Den Haag

Programma InnOVatieroute

Fase	:	Verkenningen t/m realisatie
Planning	:	Afronding in 2024 (verlengd tot en met 2027)
Investering	:	€ 2,8 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 0,9 miljoen voor de jaren 2025-2027
Budget prijspeil 2025	:	€ 0,9 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever mede namens de vervoerbedrijven

De InnOVatieroute is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van ov-bedrijven HTM en RET en de MRDH dat eind 2019 is gelanceerd. Ook vervoerder EBS is aangehaakt. Met de InnOVatieroute worden onder meer startups gestimuleerd om met innovatieve oplossingen te komen voor ov-vraagstukken zoals het opvangen van de verwachte reizigersgroei in de toekomst. Ook het ondervangen van het personeelstekort is onderdeel van de scope.

De initiatieven zijn te zien op de website Innovatieroute.nl. Een van de projecten van de InnOVatieroute is de mobiele bushalte Mabri, die tijdelijk kan worden geplaatst bij bijvoorbeeld omleidingsroutes.

In 2025 besluit de bestuurscommissie over een voorstel om het programma met drie jaar te verlengen. Naast de bijdragen van vervoerders draagt MRDH jaarlijks € 300.000 bij aan dit programma. Daarbij treedt de MRDH, namens de programmadeelnemers, op als opdrachtgever voor verleende opdrachten.



Presentatie mobiele abri voor omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden. Foto: HTM

Slim en Schoon naar Stad en Strand

Fase	:	Onderzoek/verkenning/Realisatie
Planning	:	Realisatie tot 2027
Investering	:	€ 30 miljoen, waarvan NS € 15 miljoen en Den Haag € 10 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 5 miljoen via aanmeldingen in programma Kleine projecten
Budget prijspeil 2025	:	€ 5 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Dit dossier is een samenwerking met de gemeente Den Haag, HTM, NS en de MRDH. Het is gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met ov, fiets en auto tussen de drie NS-stations en Scheveningen. Ideeën daarvoor zijn: versnellingsmaatregelen tramlijn 9 inclusief een intercitytram tijdens stranddagen, deelmobiliteitshubs en een reizigersverwijssysteem naar het strand vanaf de stations Laan van NOI, Centraal Station en Hollands Spoor.

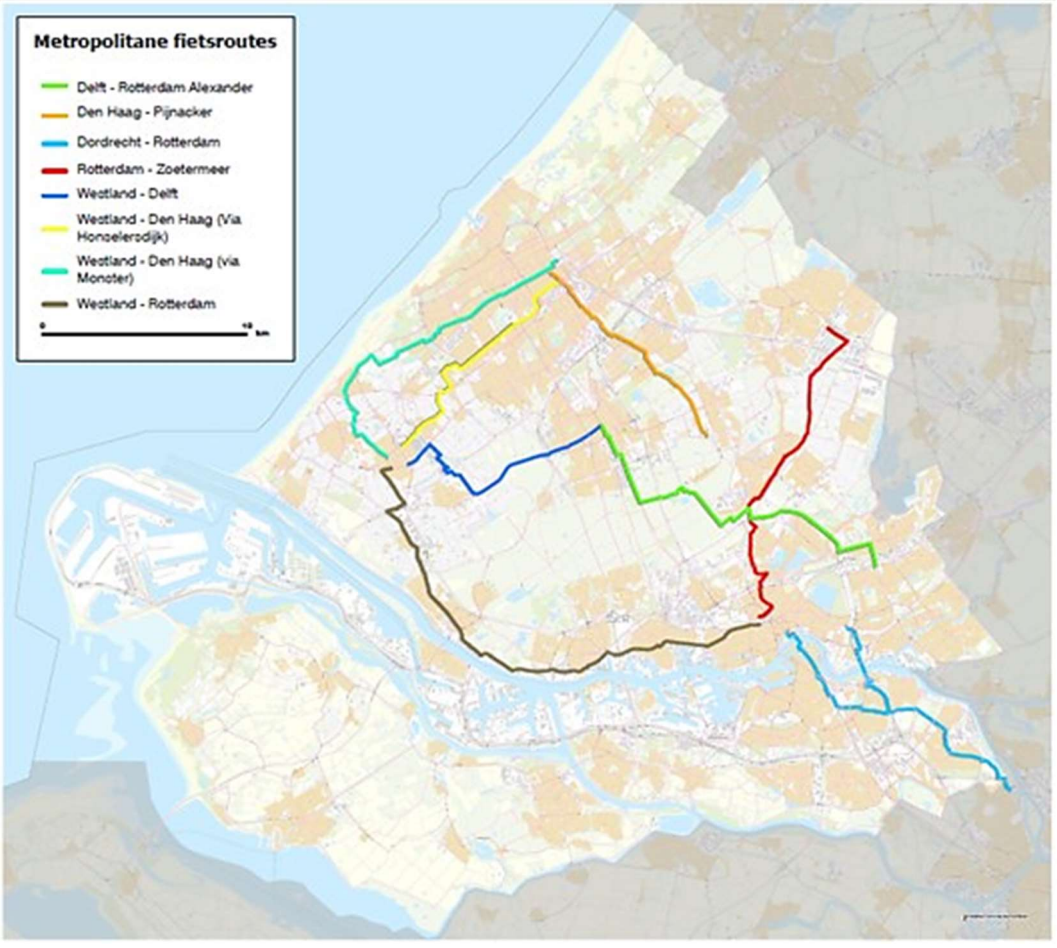
De betrokken partijen hebben een overeenkomst die is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in februari 2021. Daarin is afgesproken om in totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027. De investeringen zijn gericht op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen tussen de Haagse treinstations en de kust. Op basis daarvan starten de vier organisaties elk hun eigen projecten, of subsidiëren zij elkaars projecten. De financiële inbreng van de NS is € 15 miljoen, van Den Haag € 10 miljoen, van de MRDH € 5 miljoen en van de HTM nihil. Een van de projecten waar de MRDH waarschijnlijk subsidie aan kan verlenen, is de aanleg van een tailtrack (keervoorziening) naast Den Haag Centraal Station. Op zomerdagen kunnen trams dan sneller en vaker pendelen tussen het station en de kust.



Metropolitane Fietsroutes

Fase	:	Verkenning tot en met realisatie
Planning	:	Gefaseerde realisatie van routes tot maart 2030
Investering	:	€ 200 miljoen 2020-2030
Subsidie MRDH	:	€ 147 miljoen
Budget prijspeil 2025	:	€ 188,1 miljoen
Rol MRDH	:	Gedeeld projecteigenaar in verkenningsfase, subsidieverlener in planuitwerking, monitorende rol als kwaliteitsborger

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk van fietspaden waarvan wenselijk is dat ze voldoen aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben (in potentie) een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we Metropolitane Fietsroutes (MFR).
De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor prioritaire Metropolitane Fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70%. Voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst (SOK) is ondertekend voor 1 juni 2023, dient uiterlijk 31 december 2025 een subsidieaanvraag te worden ingediend en de realisatie opgeleverd te zijn voor 1 maart 2027 (reguliere tracédelen). Voor complexe schakels zijn de termijnen respectievelijk 31 december 2029 en 1 maart 2032. Voor routes waar na 1 juni 2023 een SOK voor is of wordt getekend, zijn de termijnen respectievelijk 31 december 2026 en 1 maart 2028. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening.



Een belangrijk aspect van deze fietsroutes is comfortabel en aantrekkelijk fietsen. Dat bereiken we door de aanleg van brede en veilige fietspaden met een logische route. Daarbij kijken we ook naar de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeurstracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder meer afspraken over investeringen, samenwerking, fasering, planning en organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de tracédelen verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor drie routes uit de 1e tranche, vastgesteld in 2018 is een samenwerkingsovereenkomst getekend:

- de route Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum.
- de route Zoetermeer - Rotterdam: van het centrum van Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar Rotterdam Centrum.
- de route Delft - Rotterdam Alexander: van Delft CS langs het TU-terrein over de A13 via Pijnacker-Nootdorp, Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam Alexander. Deze route bevat een oversteek over de snelweg A13.

Voor de laatste geprioriteerde route is de verkenning afgerond. Het betreft Den Haag - Pijnacker: van het Spui in Den Haag via Leidschendam-Voorburg (over de Vliet) naar Ypenburg, Nootdorp en Pijnacker. Partijen voorzien de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst medio 2025. Deze route bevat een oversteek over de Vliet, een complexe schakel waarover naar verwachting in 2025 een besluit wordt genomen. Een paar delen van de route zijn opgenomen in het programma No Regret CID-Binckhorst.

Op 5 juli 2023 heeft de BcVa besloten tot realisatie van de MFR Ridderkerk - Rotterdam en is de samenwerkingsovereenkomst getekend. Dit is de eerste van in totaal vier routes van de 2^{e} tranche waarover de BcVa in 2020 besloot deze te gaan verkennen.

De volgende geprioriteerde routes bevinden zich (sinds 2020) in de verkenningsfase:

- Den Haag CS - Honselersdijk - Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt via de N464 langs de fruitmuur, waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.
- Den Haag Centrum - Monster - Naaldwijk (Westland), vanwege beperkte plancapaciteit ligt de uitwerking daarvan stil.
- Delft - Midden-Delfland - Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt langs de N223 waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.

6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

6.1. Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

Fase	:	Verkenning tot en met realisatie
Planning	:	3 à 4 knooppunten per jaar
Investering	:	Per project te bepalen, planproces via programma Kleine projecten of via procedure Grote projecten
Subsidie MRDH	:	50% (indicatie)
Rol MRDH	:	Mede-initiatiefnemer startnotities, subsidieverlener

Uit onderzoeken van onder meer de MRDH blijkt dat voor inwoners de fiets grote potentie heeft voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor inwoners. Dat wordt nog versterkt door de elektrische fiets en de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is mede daarom van grote betekenis. Daarbij gaat het niet alleen om snel kunnen overstappen, maar ook om de kwaliteit van de locaties. Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het openbaar vervoer gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. De MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de stationbeheerders (RET, HTM en ProRail) projecten aanmelden. Deze projecten doorlopen een traject in drie fasen.

In de opstartfase worden met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startdocument als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.
Tijdens de Planuitwerking werkt de gemeente en/of stationbeheerder de plannen uit. Het gaat erom zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar te verbeteren. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking.
De realisatiefase start nadat de partijen een voorkeursvariant hebben vastgesteld en er een subsidieaanvraag is gedaan of een samenwerkingsovereenkomst is getekend.
Voorwaarden voor subsidie zijn onder andere integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders en goede afspraken over beheer na realisatie
Momenteel wordt gewerkt aan onder andere:



- Albrandswaard: Rhoon, Poortugaal
- Capelle aan den IJssel: De Terp, Schollevaar
- Den Haag: Moerwijk, Ypenburg
- Leidschendam-Voorburg: Leidschendam-Voorburg, 't Loo
- Maassluis: Maassluis centrum, Maassluis West
- Pijnacker-Nootdorp: Nootdorp, Pijnacker Zuid
- Rotterdam: Rijnhaven, Alexander
- Zoetermeer: station Zoetermeer

De projecten worden ondergebracht in het programma Kleine projecten, of volgen de procedure voor Grote projecten.

Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen

Fase	:	Planstudies tot en met realisatie
Planning	:	Realisatie vanaf 2021
Investering	:	€ 19,6 miljoen 2021-2027 (1ste en 2e tranche) € 21,6 miljoen 2025 – 2028 (3e tranche)
Subsidie MRDH	:	€ 8,6 miljoen + Rijk € 9,8 miljoen voor investeringsimpuls verkeersveiligheid, bovenop Kleine projecten (1ste en 2de tranche) € 9,6 miljoen + Rijk 12 miljoen voor investeringsimpuls verkeersveiligheid, bovenop Kleine projecten (3e tranche)
Budget prijspeil 2025	:	Idem, geen indexering van toepassing
Rol MRDH	:	Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De verkeersveiligheid staat de laatste jaren onder druk. Om die reden wordt er meer tijd, geld en energie gestoken in preventie, aanpassing infrastructuur en gedrag van verkeersdeelnemers. Hierbij wordt steeds vaker gekozen voor een risicogestuurde aanpak, waarbij preventief maatregelen worden genomen om de risico's van de infrastructuur weg te nemen. Of door met campagnes en voorlichting in te spelen op het voorkomen van risicogedrag in het verkeer.
De 21 gemeenten werken samen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wat er moet verbeteren en wie het grootste risico loopt in het verkeer is eerder al vastgesteld in de Analyse Verkeersveiligheid.

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUAvv) vastgesteld. Hierin staan de punten waarmee de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050 (Strategisch VerkeersveiligheidsPlan), deze komt terug in de regionale aanpak “Maak een punt van nul”. Voor het bereiken van de ambitie stelt het Rijk tot en met 2030 extra financiële middelen beschikbaar, via de Rijksinvesteringsimpuls De specifieke doelen zijn vertaald in streefwaarden voor het aanpakken van gevaarlijke situaties of gedrag. Een risico-indicator is een hulpmiddel om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en te monitoren. Per indicator heeft elke gemeente een streefwaarde benoemd. Het gemiddelde hiervan is de MRDH-streefwaarde per indicator. Zo is nu bijvoorbeeld 62% van de basisschoolomgevingen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag als schoolzone ingericht. De gemeenten streven naar 77%. De vastgestelde streefwaarden en risico-indicatoren staan in een infographic.

Het in december 2021 vastgestelde Regionale Programma Gedragsbeïnvloeding (verlengd in 2025) geeft de regionale koers aan voor de inzet van verkeerseducatie en campagnes voor risicogroepen. Samen met de inzet op de infrastructuur volgens de RUAvv en de samenwerking met de politie voor handhaving, zorgt dit voor de noodzakelijke integrale aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten.

Voor het programma gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine projecten. Gemeenten kunnen zelf verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, jongeren, senioren en inzet op campagnes organiseren. De MRDH-projectleider gedrag ondersteunt de gemeenten hierbij, samen met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV-ZH). De MRDH financiert de inzet voor de programma's SCHOOL op SEEF voor het basisonderwijs en TotallyTraffic voor het voortgezet onderwijs en de inhuur om de deelname bij de scholen te vergroten.

R-Net

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Realisatie 2019- 2027
Investering	:	€ 6,4 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 4,4 miljoen voor de huidige tranche
Rol MRDH	:	Trekker, subsidieverlener voor halte-aanpassingen en fietsvoorzieningen

R-Net is de productformule voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Naast metro- en tramlijnen realiseert de MRDH ook buslijnen volgens deze formule. Per buslijn krijgen de haltes een opwaardering. Hierbij wordt de reisinformatie in de R-Net-formule gegoten, kunnen fietsvoorzieningen additioneel vergroot worden, worden er doorstromingsmaatregelen getroffen en haltes verplaatst en/of samengevoegd. Het betreft de lijnen:

- Spijkenisse - Hellevoetsluis (lijn 404)
- Spijkenisse - Brielle (lijn 403)
- Rodenrijs metro - Zoetermeer Centrum West (lijn 170)
- Rodenrijs metro - Bleiswijk - Zoetermeer - Lansingerland (lijn 173)
- Den Haag Leyenburg - Naaldwijk - Schiedam (lijn 456)
- Station Delft - Zoetermeer Centrum West (lijn 455)
- Station Delft - Naaldwijk (lijn 455)



R-Net lijn 403 bij halte Nieuwland in Brielle. Foto: Emmy de Graaf.

Het aanpassen en vergroten van de capaciteit van fietsvoorzieningen doet de wegbeheerder met 50% subsidie van de MRDH. Door personeelsgebrek bij gemeenten, problemen bij leveranciers die de R-net hardware moeten leveren en door meerdere inflatierondes gestegen prijzen, zien we dat het upgraden van de R-net-haltes vertraging oploopt. Het programma is gereed in 2027.

Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag

Fase	:	Verkenning tot en met realisatie
Planning	:	Uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2025
Investering	:	€ 8 à € 9 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 8,3 miljoen infrastructuur, onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona
Rol MRDH	:	Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam / HTM en Den Haag

Openbaar vervoer dat de reiziger snel van A naar B brengt, is in meerdere opzichten wenselijk. Reizigers waarderen snel ov, en dat leidt tot meer gebruik en daarmee meer reizigersopbrengsten. Tegelijk zorgt sneller ov voor besparing in exploitatiekosten: er is minder materieel en menskracht nodig om de dienstregeling uit te voeren. Met de doorstroommaatregelen voor de tram en bus in Rotterdam, Den Haag en in de regio verkorten we stapsgewijs de reistijd met een mix van (beperkte fysieke) maatregelen voor een aantal tramlijnen en een buslijn.



Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het Investeringsprogramma Vervoerautoriteit (IPVa) bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer. Denk aan een (hogere) afscheiding langs trambanen en het plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's). Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid. Belangrijk aandachtspunt is de aansluiting op de gemeentelijke plannen voor verkeer en buitenruimte.
De halteertijd van trams wordt korter wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat. Dat kan bijvoorbeeld met het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt.

GOW30 en doorstroming:
Steeds meer steden verlagen de maximumsnelheden op gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u. Actuele voorbeelden zijn Amsterdam en Utrecht, maar ook Rotterdam. De vraag om 30 km/u in te voeren speelt ook in de regio Haaglanden. Het verlagen van maximumsnelheid ('het nieuwe 30'), is een belangrijk middel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. De implementatie van 'het nieuwe 30' schuurt echter met de ambitie om het ov te versnellen. Zonder aanvullende maatregelen vertraagt het ov bij invoering van 30 km/u. Daarnaast zijn bepaalde 30 km/u-inrichtingen belemmerend voor bussen en nood- en hulpdiensten.
In het visievormingstraject 30 km/u en ov nemen we de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op bepaalde wegen als uitgangspunt. We onderzoeken daarbij de effecten van deze maatregel op de snelheid en het gebruik van het ov en bekijken hoe we de negatieve gevolgen kunnen mitigeren, zonder de doelen van 30 km/u (verkeersveiligheid, leefbaarheid) te ondermijnen.

Ons uitgangspunt is het vinden van een gezamenlijk belang, waarmee we de opgaven op het gebied van ov en verkeersveiligheid combineren. De verwachting is dat na de visievorming in 2025, de uitwerking volgt in 2026. Hiervoor is het nodig dat er middelen beschikbaar worden gesteld.

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het installeren van snellere tramdeuren en het versnellen van in- en uitchecken. Bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of via een smartphone. Ook kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en expresse-diensten, of hoogfrequent / spoorboekloos rijden.

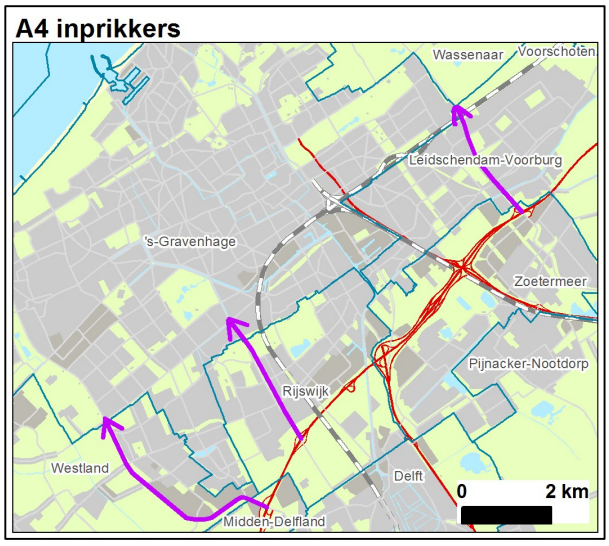
De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling ingezet hoeven te worden en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Planuitwerking gereed in 2024, realisatie delen in 2025 - 2030
Investering	:	€ 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	:	€ 22 miljoen inclusief btw (prijspeil 2011) en € 7,1 miljoen exclusief btw (prijspeil 2018), op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019 Beatrixlaan fase 1
Budget prijspeil 2025	:	€ 24,6 miljoen en € 8,9 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage, Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten dat de bereikbaarheid van de regio Haaglanden moet verbeteren. Deze projecten zijn essentiële schakels in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. Een deel van de maatregelen die RWS zou uitvoeren, is gepauzeerd vanwege capaciteitstekort, stikstof en verschuiving van financiën naar onderhoudsprojecten. De deelprojecten zijn:

- A4 Passage (RWS, gepauzeerd)
- N14 (RWS, gepauzeerd)
- N211 Wippolderlaan (provincie Zuid-Holland, in uitvoering)
- Kruising Erasmusweg/Lozerlaan (Den Haag)
- Prinses Beatrixlaan (Rijswijk)



Door het pauzeren van de deelprojecten A4 en N14 is niet duidelijk of meekoppelkansen voor fietsroutes doorgang kunnen vinden. Dit zijn fietsovergangen/routes in Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De regiopartijen (provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten) werken samen aan een mitigerend pakket aan maatregelen die in het BO-MIRT 2024 moet worden vastgesteld.
De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen en is gestart met de werkzaamheden aan de ongelijkvloerse kruising Wateringseveld – N211.
De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.
Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveldvariant uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. De studies zijn opnieuw opgepakt door Rijswijk en de MRDH.
In deze bestuursovereenkomst was rekening gehouden met een Rijksbijdrage van € 4,5 miljoen. Het Rijk heeft echter aangegeven niet te willen meebetalen aan deze variant vanwege de focus op

de invulling van de ruimtelijke opgaven en de kwaliteit van de leefomgeving. De MRDH heeft daarom in afstemming met de gemeente Rijswijk een extra reservering gemaakt voor 50% van deze rijksbijdrage

6.2. Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

Fase	:	Verkenning
Planning	:	Nader te bepalen
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever voor de verkenning subsidieverlener voor aanpassingen aan de infrastructuur

Er komt een onderzoek naar een HOV-busverbinding tussen station Rotterdam Centraal en Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging van 8 naar 12x per uur in beide richtingen. Onderdelen daarvan zijn een nieuwe halte bij de ’s-Gravendijkwal, een voetgangerstunnel naar het Erasmus Medisch Centrum/metrostation Dijkzigt en een veiligheidsborging in de tunnel. De kosten zijn in de verkenning Oeververbindingen in 2022 geschat op € 30 à € 40 miljoen, deze nemen regionale overheden voor hun rekening. De MRDH heeft € 8 miljoen gereserveerd.
De gemeente en de MRDH zullen in nauwe samenwerking met de RET tijdens de verkenning onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te brengen. Daarbij kijken zij ook naar de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet. Op basis van de resultaten van deze verkenning nemen de partijen hierover een besluit.



A44 / N44 Wassenaar

Fase	:	Onderzoek
Planning	:	Niet bekend
Investering	:	Niet bekend
Subsidie MRDH	:	Bijdrage in onderzoek
Budget prijspeil 2025	:	Niet bekend
Rol MRDH	:	Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever onderzoek

De MRDH en de gemeenten Wassenaar, Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben samen met de provincie Zuid-Holland (PZH) en Rijkswaterstaat (RWS) een studie gedaan naar de toekomst van de N44 in het regionale netwerk. Het doel van de studie was tweeledig:

- verkeerskundig onderzoek naar de huidige en toekomstige omvang van de doorstromings- en betrouwbaarheidsproblematiek op de N44 en het wegennet daaromheen;
- het onderzoeken en beoordelen van een aantal varianten/scenario's voor de netwerkontwikkeling met oog voor de ruimtelijke kwaliteit.

De studie toont aan dat de doorstroming op de N44 in de spits niet voldoet aan de normen die de Metropoolregio stelt in de huidige en verwachte situatie in de toekomst. Daarnaast vormt de weg nu een (ecologische) barrière en een aantasting van de leefbaarheid voor de omwonenden.



N44 bij Wassenaar. Foto: RHDHV

De afgeronde scenariostudie kan niet direct vertaald worden in concrete maatregelen. Maatregelen voor verkeersveiligheid, milieuhinder, mobiliteitsmanagement en barrièrewerking worden verder onderzocht.

Optoppen garage P+R Kralingse Zoom

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Resultaat verkenning 2025
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

In 2013 is P+R-garage Kralingse Zoom met 1.040 parkeerplaatsen in gebruik genomen, waarmee het totale aantal P+R-plaatsen op deze locatie op circa 1.400 komt. Dankzij een doelgroepensysteem op deze P+R kan alleen de parkeerder die daadwerkelijk aansluitend gebruik maakt van het ov, er gratis parkeren. Daarmee wordt oneigenlijk gebruik tegengegaan. Toch lijkt de parkeercapaciteit op P+R Kralingse Zoom inmiddels niet meer toereikend.
Het ingenieursbureau van Rotterdam heeft voor deze P+R-locatie een ruimtelijke en financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar mogelijke capaciteitsuitbreiding en de investeringen die dit met zich meebrengt. De verkenning toont dat uitbreiding van P+R Kralingse Zoom civieltechnisch haalbaar is. Het gebouw is zo ontworpen dat het uitgebreid kan worden met drie extra parkeerlagen en daarmee ruimte biedt voor 525 extra P+R-plaatsen.

Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Verkenning 2025
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

In 2010 is met metrostation Meijersplein ook de locatie P+R Meijersplein met circa 500 plaatsen in gebruik genomen. Sinds juni 2020 is op deze P+R-locatie een doelgroepensysteem van kracht. Hierdoor kan alleen de parkeerder die daadwerkelijk aansluitend gebruik maakt van het ov, er gratis parkeren. Dit gaat het oneigenlijk gebruik tegen. Toch wordt verwacht dat op P+R Meijersplein de parkeercapaciteit niet toereikend is.
Voor deze P+R-locatie heeft het ingenieursbureau van Rotterdam een ruimtelijke en financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding en welke investeringen dit met zich meebrengt. De ruimtelijke verkenning toont de civieltechnische haalbaarheid voor Meijersplein. Met het bouwen van een parkeerdek kunnen 600 extra P+R-plaatsen worden gerealiseerd.



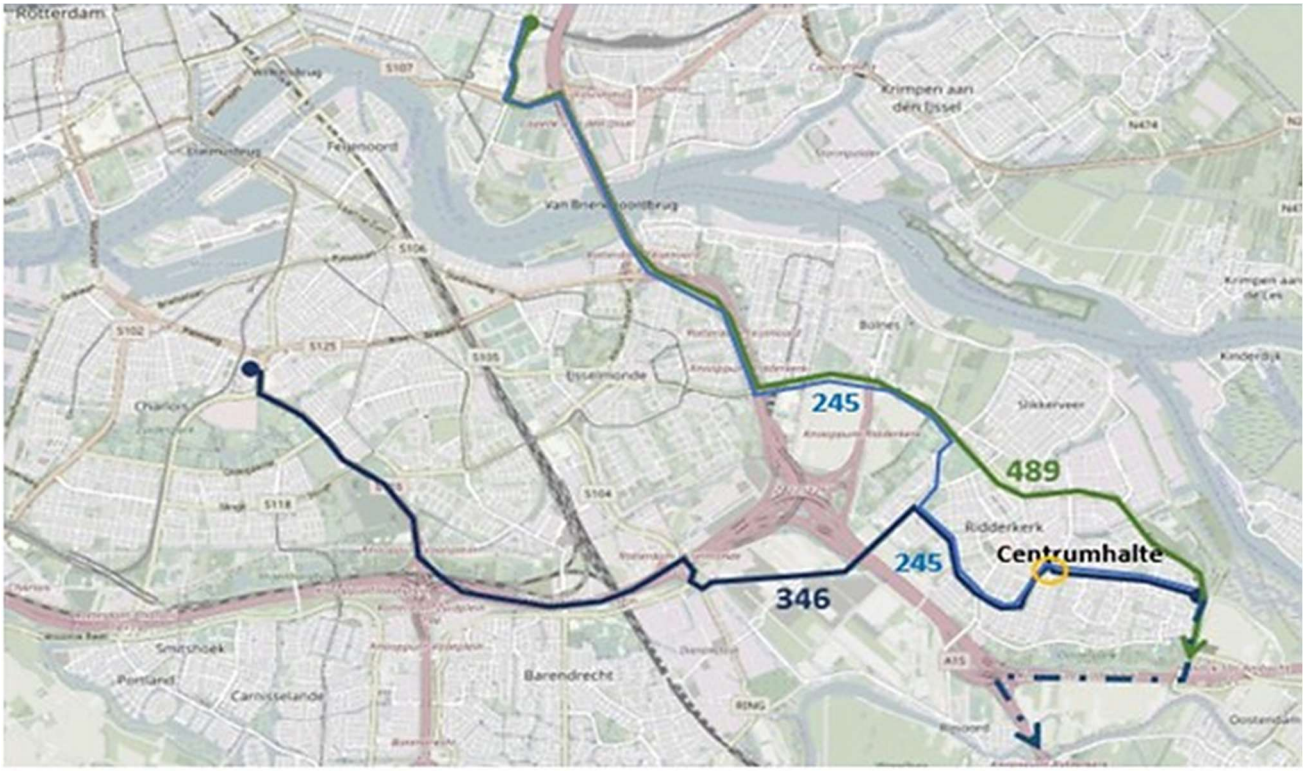
Informatiepaneel met vertrektijden bij P+R Meijersplein

6.3. Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

HOV Ridderkerk

Fase	:	Planuitwerking/realisatiefase
Planning	:	Uitwerking 2022-2025, realisatie in periode 2025-2026/2027
Investering	:	€ 9,5 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 7,4 miljoen
Budget prijspeil 2025	:	€ 8,1 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk uit 2021, gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in voor de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze maatregelen resulteren in een goede doorstroming met een R-Net-buslijn tussen Zuidplein Rotterdam en Ridderkerk Centrum.
Na realisatie zal deze R-Netbuslijn door de RET worden geëxploiteerd. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor de RET betekent het dat R-net-bussen vanaf 2026 gaan rijden op een gestrekte route via de Vlietlaan.



De gemeente Ridderkerk zal de subsidie waarschijnlijk in twee tranches aanvragen in 2025 en in 2026, waarbij elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en infrastructurele aanpassingen bevat.

6.4. Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Start 2022, oplevering 2026
Investering	:	Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling
Subsidie MRDH	:	€ 12 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Het Hart van Zuid in Rotterdam ligt tussen Ahoy en het Zuidplein. De belangrijkste ambitie is een bruisend centrum te realiseren voor heel Rotterdam-Zuid. Het gebied wordt nóg beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De nieuwe busterminal en de metroperrons sluiten straks logischer op elkaar aan. De nieuwe looproutes van en naar het stadsplein worden kort, uitnodigend en veilig. Ook komt er een nieuwe fietsparkeergarage die voor iedereen toegankelijk is. Voetgangers kunnen de drukke Zuiderparkweg makkelijker en veiliger oversteken. Tussen het winkelcentrum, Ahoy en het Zuiderpark komen uitnodigende en veilige wandelroutes.

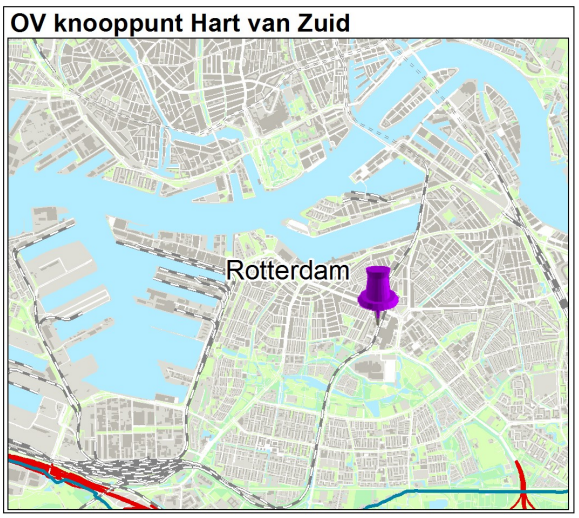




Foto: Hart van Zuid (gemeente Rotterdam, Heijmans en Kraaijvanger)

Het vernieuwde busstation is in 2024 opgeleverd. Het project voorziet ook in de uitbreiding van de fietsenstalling. Die wordt gerealiseerd in combinatie met het project Metrostation Zuidplein in het programma Kleine projecten 2025 en is nog niet gereed.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum

Opdracht SA	:	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	:	Realisatie, oplevering busstation 4e kwartaal 2024, laatste fase 2028 (o.a. fietsenstalling)
	:	Realisatie metrostration 2025-2026
Investering	:	Circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 10 miljoen voor het busstation € 7,3 miljoen voor renovatie van het metrostation
Rol MRDH	:	Subsidieverlener aan Nissewaard en RET

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijk ov-knooppunt tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren 1.000-1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingsroute vormen een bottleneck in de afwikkeling van autoverkeer en zijn bovendien storingsgevoelig.
Om reizen met het ov voor de huidige en toekomstige bewoners aantrekkelijk te maken, verbeteren de gemeente en RET het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum.
De realisatie omvat onder meer betere fietsenstallingen, het omzetten van parkeerterrein naar P+R, het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes en het verbeteren van de lay-out van bushaltes en bus-opstelplaatsen. De RET renoveert het station met betere looproutes en wachtvoorzieningen op en bij de halte, in aansluiting op de rest van het knooppunt.



Busstation Spijkenisse vóór de herinrichting

Viersporigheid Schiedam

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Realisatie t/m december 2024 (uitloop naar 2025)
Investering	:	Maximaal € 25.487.500 exclusief btw
Bijdrage MRDH	:	€ 7.823.879,- exclusief btw (inclusief indexering tot en met 2024)
Rol MRDH	:	Subsidieverlener aan ProRail

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Het project is onderdeel van het project Viersporigheid Rijswijk - Delft Zuid uit het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat momenteel in opdracht van ProRail wordt gerealiseerd. ProRail heeft dit PHS-project opgedeeld in meerdere deelcontracten die apart zijn of worden aanbesteed.



De MRDH-bijdrage aan de werkzaamheden is bedoeld om:

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per december 2024 (uitloop naar 2025);
- de Intercity-status van station Schiedam Centrum te behouden;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50. Omdat het Rijk van hun aandeel 21% in het Btw-compensatiefonds (BCF) stort, is de werkelijke bijdrage van de MRDH en de provincie Zuid-Holland (PZH) elk 29,3%. De aanneemsom voor het MRDH-deel van het project bedroeg omgerekend € 6.491.888. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en PZH is afgestemd dat het verschil met het voor dit project begrote bedrag beschikbaar blijft om eventuele kostenoverschrijdingen tijdens de uitvoering op te vangen.

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Realisatie 2022 -2025
Investering	:	€ 7,9 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 7,9 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW
Rol MRDH	:	Subsidieverstrekker

Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt. Dit is het samenloopdeel. Het gaat specifiek om het baanvak Laan van NOI - Voorburg 't Loo - Leidschendam-Voorburg - Den Haag Forepark. Hier rijden metro's van de E-lijn en RandstadRail-lijnen 3 en 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.



Een metro- en een tramvoertuig op het samenloopdeel. Foto: Steven Lek / Wikimedia Commons

Vanwege de groei van het aantal passagiers is op termijn op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 voertuigen per uur per richting dringend gewenst.
Voor het verhogen van deze frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast. Ook moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door de realisatie van een extra sein en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder. Daarnaast is voor deze locatie extra tractie (stroomvoorziening) aangelegd.

Het samenloopdeel is erkend als een ov-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse, de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Het Rijk draagt daarom financieel bij.

7. Vanaf medio 2024 in gebruik genomen projecten

In 2024 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk worden de in het oog springende en grote projecten genoemd. In de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.
De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, zodat de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

Busstation Spijkenisse Centrum

Opdracht SA	:	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	:	Oplevering busstation 4e kwartaal 2024,
Investering	:	Circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 10 miljoen voor het busstation
Rol MRDH	:	Subsidieverlener aan Nissewaard en RET

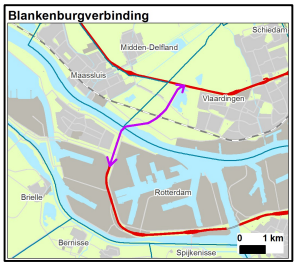


Feestelijke opening van het nieuwe busstation. Foto: De Omgevingsverbinder

Maasdeltatunnel

Fase	:	Realisatie A24
Planning	:	In gebruik genomen in december 2024
Investering	:	€ 1,1 miljard
Subsidie MRDH	:	€ 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Rijkswaterstaat heeft de Blankenburgverbinding aangelegd: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg, de Maasdeltatunnel. De tunnel ligt ten westen van Vlaardingen en is op 7 december 2024 officieel geopend. Deze tunnel verbetert de bereikbaarheid van de haven en het Westland. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor.





Maasdeltatunnel, gezien vanaf het noorden. Foto: Rijkswaterstaat

HOV Maastunnel-Zuidplein

Fase	:	Realisatie
Planning	:	In gebruik genomen op 8 april 2024
Investering	:	€ 5.114.000,-
Subsidie MRDH	:	€ 4.492.000,- inclusief bijdrage IenW van € 0,7 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Deze nieuwe buslijn verbindt Rotterdam Centraal Station met Zuidplein via het Erasmus MC. De buslijn heeft over lange lengtes een vrije baan, waardoor reizen per bus sneller is dan met de auto. Verder zorgt deze nieuwe ov-verbinding voor een goede ontsluiting voor bewoners van de nieuwbouw op Rotterdam-Zuid.
In de komende jaren worden de voorbereidingen getroffen om de loopverbinding tussen de bushalte aan de ’s-Gravendijkwal en het Erasmus MC te verbeteren.



Maastunnel gezien vanuit Rotterdam Zuid

Bijlage A1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten (per 24 februari 2025). De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de metropoolregiogemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn niet definitief; daar kunnen nog geen rechten aan worden ontleend.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

VV	Verkeersveiligheid
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
OV	Openbaar Vervoer

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	vastgesteld
Albrandswaard	23VAL1050	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard	VV	139.000	10-2-2023
Albrandswaard	23FAL1124	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	254.500	17-11-2023
Albrandswaard	P20240001	Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg	FKM	202.500	21-2-2025
Totaal Albrandswaard				**654.500**	
Barendrecht	21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-4-2022
Barendrecht	22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	2-11-2022
Barendrecht	23VBA1051	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	10-2-2023
Barendrecht	23VBA1123	Herinrichting Dudokdreef	VV	177.500	17-11-2023
Barendrecht	23EBA1127	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	10.000	30-11-2023
Barendrecht	P20240018	Jaagpad 30 km.h zone	VV	202.500	13-2-2025
Barendrecht	P20240241	Fietspad Station Barendrecht - de Bongerd	FKM	-	in behandeling
Totaal Barendrecht				**1.151.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel	20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
Capelle aan den IJssel	21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel	VV	671.250	17-3-2021
Capelle aan den IJssel	21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	716.500	18-5-2022
Capelle aan den IJssel	21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	196.500	6-4-2022
Capelle aan den IJssel	21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	28-3-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA0937	Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg	VMWS	410.000	11-7-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA1028	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	72.500	15-3-2023
Capelle aan den IJssel	23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel	VV	144.000	13-2-2023
Capelle aan den IJssel	23FCA1078	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	FKM	971.500	7-6-2023
Capelle aan den IJssel	23DCA1100	9 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	72.000	19-1-2024
Capelle aan den IJssel	23FCA1143	Snelfietsroute Algerabrug (KTA B13)	FKM	579.750	18-3-2024
Capelle aan den IJssel	P20240008	Toegankelijke bushaltes Capelle aan den IJssel 2024	OV	60.000	18-10-2024
Capelle aan den IJssel	P20240007	Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2024	VV	12.500	30-11-2024
Capelle aan den IJssel	P20240019	Hernrichting aansluiting Poolvosweg - Ijsseldijk	VV	90.000	28-1-2025
Totaal Capelle aan den IJssel				**4.223.500**	
Delft	20VDE0742	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel		730.500	10-3-2021
Delft	22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-1-2022
Delft	22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	146.500	7-11-2022
Delft	22VDE1007	Fietsstraat Colijnlaan	VV	246.000	7-11-2022
Delft	22FDE1016	Fietsstraat Kanaalweg	VV	167.750	8-12-2023
Delft	23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	30-1-2023
Delft	P20240297	Gedragsbeinvloeding Verkeersveiligheid Delft 2024	VV	19.500	18-12-2024
Delft	P20250047	Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage	FKM	1.518.000	in behandeling
Totaal Delft				**3.375.250**	
Den Haag	20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	787.000	17-3-2021
Den Haag	21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	30-8-2021
Den Haag	23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.361.750	1-2-2023
Den Haag	P20240141	Kruispunt Binckhorstlaan/Zonweg (No-Regret Binckhorst)	FKM	304.000	20-8-2024
Den Haag	P20240028	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg	FKM	332.500	12-11-2024
Den Haag	P20240017	Fietsvriendelijke kruispunten Den Haag 2024 - M. Stokelaan	FKM	120.000	in behandeling
Den Haag	P20240016	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2024	VV	444.000	28-1-2025
Totaal Den Haag				**3.424.250**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Krimpen aan den IJssel	23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel	VV	113.500	6-2-2023
Krimpen aan den IJssel	23VKR1108	Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)	VV	190.000	16-2-2024
Krimpen aan den IJssel	23FKR1137	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan	FKM	265.000	29-2-2024
Krimpen aan den IJssel	P20240031	Noorderstraat 30 km/h zone (oud Krimpen deelgebied 3)	VV	232.500	28-1-2025
Totaal Krimpen a/d IJssel				**801.000**	
Lansingerland	21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-3-2021
Lansingerland	23VLA1057	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland	VV	470.000	13-2-2023
Lansingerland	23KLA1118	Fietspad Gerberasingel	FKM	189.000	12-12-2023
Totaal Lansingerland				**883.500**	
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-9-2019
Leidschendam-Voorburg	21VLV0769	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg	VV	216.000	17-3-2021
Leidschendam-Voorburg	23VLV1058	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Leidschendam-Voorburg	VV	316.500	30-1-2023
Leidschendam-Voorburg	P20240043	Aanpassen busplatform station Voorburg lijn 23 en 26 tbv ZE-bussen	OV	468.000	18-10-2024
Leidschendam-Voorburg	P20240205	Fietspaden Beursestraatweg - De Koppels	FKM	114.000	13-1-2024
Leidschendam-Voorburg	P20250036	Asfalteren fietspaden Hofzichtlaan en Laan van	FKM	87.500	3-2-2025
Totaal Leidschendam-Voorburg				**1.237.000**	
Maassluis	23VMA1059	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis	VV	139.000	10-2-2023
Totaal Maassluis				**139.000**	
Midden-Delfland	23VMD1060	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland	VV	98.800	15-2-2023
Totaal Midden-Delfland				**98.800**	
Nissewaard	20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	Vastgesteld
Nissewaard	21VNI0877	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	35.000	13-1-2022
Nissewaard	22VNI1001	Herinrichting Oranjebuurt Spijkernisse	VV	263.000	2-11-2022
Nissewaard	22VNI1012	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	14.500	Vastgesteld
Nissewaard	22VNI1013	Herstraten Spaarnestraat e.o.	VV	15.500	16-12-2022
Nissewaard	22VNI1017	Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022	VV	46.500	30-1-2023
Nissewaard	23VNI1061	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Nissewaard	VV	424.500	10-2-2023
Nissewaard	23VNI1114	Reconstructie Hekelingseweg	VV	78.500	15-12-2023
Nissewaard	23VNI1115	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	304.000	22-5-2024
Nissewaard	23DNI1116	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	14.500	vastgesteld
Nissewaard	23VNI1117	Gedragscampagne 2024 Nissewaard	VV	7.000	vastgesteld
Nissewaard	23VNI1119	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023	VV	35.000	1-3-2024
Nissewaard	23ONI1122	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023	OV	60.000	18-3-2024
Nissewaard	P20240054	Verkeerseducatie Voorne-Putten, deel Nissewaard 2024	VV	30.000	in behandeling
Totaal Nissewaard				**1.448.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1062	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp	VV	290.000	6-2-2023
Pijnacker-Nootdorp	P20240057	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2024-2025	VV	8.000	21-10-2024
Pijnacker-Nootdorp	P20240204	Aanschaf 2 mobiele snelheidsdisplays Pijnacker-Nootdorp	VMWS	4.000	29-10-2024
Pijnacker-Nootdorp	P20240058	Herhaling verkeersveiligheidcampagne rotondes 2024	VV	7.000	in behandeling
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**386.000**	
Ridderkerk	20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-5-2021
Ridderkerk	21VRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	917.000	17-3-2021
Ridderkerk	23VRI1063	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk	VV	205.000	10-2-2023
Ridderkerk	23KRI1128	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkerslootweg en V	FKM	450.000	in behandeling
Ridderkerk	23VRI1129	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023	VV	41.000	20-6-2024
Ridderkerk	23VRI1130	Tweerichting fietspad Populierenlaan	FKM	227.500	15-12-2023
Ridderkerk	P20240062	Fietsstraat Havenkanaal	FKM	115.000	in behandeling
Ridderkerk	P20240063	Verkeerseducatie Ridderkerk 2024	VV	20.000	in behandeling
Ridderkerk	P20240064	Verkeersveiligie schoolomgeving Ridderkerk 2024	VV	34.500	13-12-2024
Totaal Ridderkerk				**2.148.000**	
Rijswijk	22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	35.500	vastgesteld
Rijswijk	23VRK1064	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk	VV	144.898	6-2-2023
Rijswijk	23FRK1086	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	214.500	5-10-2023
Rijswijk	P20240067	Herinrichting Lindenlaan	VV	661.250	2-10-2024
Rijswijk	P20240079	Fietsroute Sammersweg	FKM	186.000	3-10-2024
Rijswijk	P20240071	Oversteekplaats voetgangers Huis te Landelaan	VV	39.000	30-10-2024
Rijswijk	P20240075	Verkeersveilige schoolomgevingen Rijswijk 2024	VV	23.500	21-11-2024
Rijswijk	P20240076	Gedragsbeinvloeding verkeersveiligheid 2024	VV	47.500	21-11-2024
Rijswijk	P20240072	Verbeteren fietspaden Generaal Spoorlaan	VV	15.000	28-1-2025
Rijswijk	P20240073	Onderdoorgang Hoornbrug	VV	755.000	in behandeling
Rijswijk	P20240077	Verbeteren fietsinfrastructuur Jaagpad - Elsenburgerbos	FKM	199.000	21-2-2025
Rijswijk	P20240069	Fietsinfrastructuur Broekpolder	VV	70.000	in behandeling
Rijswijk	P20250007	Herinrichting Van Vredenburchweg	VV	464.500	in behandeling
Totaal Rijswijk				**2.855.648**	
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
Rotterdam	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-2-2020
Rotterdam	20FRO0741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	6-4-2021
Rotterdam	21VRO0777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-3-2021
Rotterdam	21VRO0869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	318.500	26-1-2022

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	21VRO0873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	372.500	15-2-2022
Rotterdam	22FRO0987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	51.000	2-11-2022
Rotterdam	22FRO0988	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	74.250	28-11-2022
Rotterdam	22VRO1019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg	*VV*	82.750	15-3-2023
Rotterdam	22VRO1020	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	19.500	9-9-2022
Rotterdam	22VRO1025	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	178.500	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1026	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	*VV*	207.250	15-3-2023
Rotterdam	22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	*FKM*	193.000	16-12-2022
Rotterdam	23VRO1065	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam	VV	1.217.500	1-2-2023
Rotterdam	23VRO1072	Verleggen Colosseumweg	VV	253.000	Vaststelling
Rotterdam	23FRO1082	Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat	FKM	59.500	27-10-2023
Rotterdam	23ORO1084	HOV Maastunnel (KTA B11)	OV	2.246.000	11-10-2023
Rotterdam	23ORO1085	Lijn 71/72 - 3 nieuwe haltes Pleinweg/Doklaan te Rotterdam	OV	238.250	18-1-2024
Rotterdam	23ORO1089	Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid	OV	738.500	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1098	Fietspad Zuidzone Schieveen te Rotterdam	FKM	215.500	19-12-2023
Rotterdam	23VRO1102	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	137.250	11-12-2023
Rotterdam	23VRO1105	Blackspots Goudsesingel (Jonker Fransstraat en Mariniersweg)	VV	477.250	13-12-2023
Rotterdam	23FRO1110	Fietsstraat Reijsendaal (Fietsstraat noordelijke ventweg Van der Duijn van Maasda	FKM	116.250	7-5-2024
Rotterdam	23VRO1113	Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV	146.750	22-11-2023
Rotterdam	23KRO1120	Fietspad Terbregseweg (bij Irenebrug)	FKM	17.750	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1121	Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)	FKM	439.250	15-12-2023
Rotterdam	23KRO1136	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	61.000	Vaststelling
Rotterdam	P20240298	Verkeersmaatregelen Kruisplein	VV	138.500	in behandeling
Rotterdam	P20240092	Programma GOW30 - fase 1	VV	3.183.000	in behandeling
Rotterdam	P20240087	Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg	FKM	136.500	18-12-2024
Rotterdam	P20240082	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	455.000	in behandeling
Rotterdam	P20240088	Fietsverbeteringen Rotondes Aveling	FKM	2.190.000	5-3-2025
Rotterdam	P20240084	Metrostation Zuidplein	OV	7.102.000	5-3-2025
Rotterdam	P20240089	Plaatsen verkeerslichten Groene Kruisweg - fietspad Zuiderpark	FKM	52.250	5-12-2024
Rotterdam	P20240296	Onveilige schoolomgeving Rotterdam 2024	VV	56.250	29-11-2024
Rotterdam	P20240188	Roseknoop ondehoud en stallingskosten	OV	508.500	11-12-2024
Rotterdam	P20240095	Verkeerseducatie Rotterdam 2024	VV	327.500	19-12-2024
Totaal Rotterdam				**23.150.250**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	23VSC1066	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam	VV	208.000	13-2-2023
Schiedam	P20240097	Fietsenstalling Schiedam Centrum	FKM	169.750	2-7-2024
Totaal Schiedam				**395.750**	
Vlaardingen	20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	2-12-2020
Vlaardingen	20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	28-5-2021
Vlaardingen	20FVL0736	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	44.000	22-3-2021
Vlaardingen	20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	5-3-2021
Vlaardingen	22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.898.000	22-2-2023
Vlaardingen	22FVL1036	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	104.000	9-12-2022
Vlaardingen	23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	290.000	6-10-2023
Vlaardingen	P20240100	Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	263.500	2-10-2024
Totaal Vlaardingen				**3.012.000**	
Hellevoetsluis	20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	256.405	8-4-2021
Voorne aan Zee	P20240104	Aanpassing twee kruisingen fietspad Rijksstraatweg	FKM	29.500	in behandeling
Voorne aan Zee	P20240103	Verkeersveiligheid gedragsaanpak Voor-Putten 2024	VV	16.000	in behandeling
Voorne aan Zee	P20240101	Rotonde Stadsdorp (Amnesty Int. - Rijksstraatweg - Sportlaan)	VV	225.000	in behandeling
Voorne aan Zee	P20250135	Bushalte keerkom 2e slag Rockanje - Voorne aan Zee	OV	87.858	in behandeling
Totaal Voorne aan Zee				**614.763**	
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Wassenaar	21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar (Prinsenweg)	VV	214.500	17-3-2021
Wassenaar	22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	49.250	12-12-2022
Wassenaar	23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar (Hofkampweg)	VV	187.000	3-2-2023
Totaal Wassenaar				**476.250**	
Westland	22VWE1029	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	134.500	vastgesteld
Westland	23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	163.500	10-2-2023
Westland	23VWE1095	Fietspadpaaltjes Westland	VV	45.500	29-11-2023
Westland	23VWE1109	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	22.500	vastgesteld
Westland	23VWE1111	Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan	VV	14.500	13-12-2023
Westland	23VWE1112	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	44.500	9-2-2024
Westland	23WWE1135	Doorstromingsmaatregelen A20 afrit 6 KTA C07	VMWS	669.500	18-3-2024
Westland	24EWE1151	Verkeerseducatie en gedragsprojecten Westland 2024	VV	35.500	vaststelling
Westland	P20240109	Schoolzones Westland 2024	VV	294.500	14-11-2024
Westland	P20240110	Reconstructie Herenstraat - Oosteinde in Wateringen	VV	734.860	29-11-2024
Westland	P20240107	Bushalte Dijkweg en Middelbroekweg	OV	142.500	5-12-2024
Westland	P20240108	Snelheidsremmende maatregelen 2024	VV	27.500	in behandeling
Totaal Westland				**2.329.360**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	vastgesteld
Zoetermeer	21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	vastgesteld
Zoetermeer	21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	37.500	vastgesteld
Zoetermeer	23DZO1099	3 iVRI's Zoetermeer	VV	43.500	vaststelling
Zoetermeer	24DZO1147	i-VRI's Zoetermeer 2024	VMWS	48.000	15-4-2024
Zoetermeer	P20240118	Fietslessen groep 4 en 6 Zoetermeer 2024	vv	30.000	vastgesteld
Zoetermeer	P20240116	Velddreef aanpassing fietsoversteek (tochtpad)	FKM	27.500	in behandeling
Zoetermeer	P20240115	Rotonde Olof Palmenlaan - Florence Nightingalelaan - M.L. Kinglaan	FKM	100.000	in behandeling
Zoetermeer	P20240113	Rotonde Edisonstraat - Marconistraat	FKM	100.000	in behandeling
Zoetermeer	P20240117	Fietsstraat Voorweg en fietspad richting Sprinterpad	FKM	150.000	in behandeling
Zoetermeer	P20240112	Fietspad Lansingpad	FKM	125.000	in behandeling
Totaal Zoetermeer				**721.500**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**53.525.821**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zuid-Holland Bereikbaar	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	vaststelling
Zuid-Holland Bereikbaar	22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	270.747	5-9-2022
Totaal Zuid-Holland Bereikbaar				**691.997**	
Waterschap Hollandse Delta	P20240122	Fietsverbinding Kerkweg - Vierpolders	FKM	136.750	21-10-2024
Waterscahp Hollandse Delta				**136.750**	
RET NV	23ORE1139	Energiebank	OV	150.000	13-12-2023
RET NV	23ORE1144	Extra boog en geluidsmaatregelen Hofplein RET	OV	2.162.000	3-4-2024
Totaal RET NV				**2.312.000**	
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0575	Prins Willemstraat rotonde Duinstraat	OV	336.438	27-9-2019
HTM Personenvervoer N.V	21OHT0806	KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	250.000	28-5-2021
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0920	Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject sein Forepark	OV	1.265.250	6-4-2022
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0970	Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie	OV	2.660.250	6-7-2022
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1077	Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	OV	68.250	11-4-2023
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1090	Extra abri's op haltes HTM	OV	313.750	6-10-2023
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1093	Aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455/456 R-met	OV	321.750	11-12-2023
Totaal HTM Personenvervoer NV				**5.215.688**	
Havenbedrijf Rotterdam	24DHA1146	Port Alert, logistiek platform	VMWS	300.000	5-4-2024
Havenbedrijf Rotterdam	P20250050	Port Alert 2025	VMWS	500.000	In behandeling
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**800.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	9-4-2019
Provincie Zuid-Holland	20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	1.633.000	16-12-2020
Provincie Zuid-Holland	22FZH1014	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	185.500	18-11-2022
Provincie Zuid-Holland	22FZH1015	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	721.000	18-11-2022
Provincie Zuid-Holland	24FZH1155	Fietspad N471c als onderdeel van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Zoeterm	FKM	295.500	3-4-2024
Provincie Zuid-Holland	P20240120	Fietsstraat Bergschenhoek-noord en Arthuriumweg	FKM	572.500	28-1-2025
Totaal Provincie Zuid-Holland				**4.366.000**	
Totaal verkeerseducatie				**1.200.000**	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	vaststelling
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden, BBV)	OV	242.371	18-6-2018
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	vaststelling
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-4-2019
TU Delft	20VDE0742	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel	VV	730.500	5-3-2021
Wijmobiel		OV probeerpassen en saldi	VMWS	99.350	10-10-2021
Robottuner	21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	131.300	Vastgesteld
Robottuner	22IDN1045	Realisatie AVLM CAVIDOR fase 2 & 3	VMWS	150.000	9-3-2023
Haagsche Shuttle BV	22IDN1044	AVLM project MARTHA te Rotterdam	VMWS	150.000	28-2-2024
Totaal Diversen				**2.325.021**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				**17.047.456**	

Bijlage A2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2025

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2024 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2025. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2025 een subsidie aanvragen.

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam	Subsidiecategorie	Verwachte investeringskosten	Reservering IPVa 2025
Gemeente Albrandswaard	jul-24	Fietsstraat Welhoeksedijk	Fiets-infrastructuur	€ 400.000,00	€ 80.000,00
	jul-24	OV-knoop Poortugaal	Ketenmobiliteit	€ 200.000,00	€ 100.000,00
	jul-24	OV-knoop Rhoon	Ketenmobiliteit	€ 455.000,00	€ 227.500,00
Totaal Gemeente Albrandswaard				**€ 1.055.000,00**	**€ 407.500,00**
Gemeente Barendrecht	jul-23	iVRI's Barendrecht 2024	Verkeersmanagement	€ 111.360,00	€ 96.000,00
	jul-24	Versmalling Kilweg en rotonde Oude Trambaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 142.000,00	€ 71.000,00
	jul-24	Verbindingsweg en rotonde Ziedewij - Boezem	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.520.000,00	€ 270.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Barendrecht 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 30.000,00	€ 15.000,00
	jul-24	Fietspad Station Barendrecht - De Bongerd	Fiets-infrastructuur	€ 352.755,00	€ 176.500,00
Totaal Gemeente Barendrecht				**€ 2.156.115,00**	**€ 628.500,00**
Gemeente Capelle aan den IJssel	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregel Lijstersingel CAP-136	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 92.997,00	€ 46.500,00
	jul-24	Fietsoversteek Schönberglaan - CAP138	Fiets-infrastructuur	€ 92.284,00	€ 46.500,00
	jul-24	Fietsoversteek Slotlaan - CAP137	Fiets-infrastructuur	€ 87.747,00	€ 44.000,00
	jul-24	Fietsveiligheid rotondes 's-Gravenland -CAP140	Fiets-infrastructuur	€ 725.428,00	€ 227.500,00
	jul-24	Kruispunt Burg Bakkerlaan - Spoorlaan - CAP144	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 177.000,00	€ 88.500,00
	jul-24	Verkeerseducatie Capelle aan den Ijssel 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 61.946,00	€ 31.000,00
Totaal Gemeente Capelle aan den IJssel				**€ 1.237.402,00**	**€ 484.000,00**
Gemeente Delft	jul-23	Fietspad Vulcanusweg - Röntgenweg	Fiets-infrastructuur	€ 83.891,00	€ 42.000,00
	jul-23	Schoemakerstraat	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 712.072,00	€ 356.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidmaatregelen Buitenhofdreef	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.286.651,00	€ 643.500,00
	jul-24	Tramhalteverplaatsing Martinus Nijhofflaan	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 125.000,00	€ 125.000,00
	jul-24	Verbreding fietspad M. de Ruyterweg en Mijnbouwpad	Fiets-infrastructuur	€ 1.496.752,00	€ 748.500,00
	jul-24	Fietsstraat Oostsingel	Fiets-infrastructuur	€ 507.329,00	€ 254.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Delft 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 97.576,00	€ 49.000,00
	jul-24	Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage	Fiets-infrastructuur	€ 3.035.685,00	€ 1.518.000,00
Totaal Gemeente Delft				**€ 7.344.956,00**	**€ 3.736.500,00**
Gemeente Den Haag	jul-24	Verkeerseducatie Den Haag 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 1.050.000,00	€ 525.000,00
	jul-24	Schoolzones Den Haag 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 900.000,00	€ 450.000,00
	jul-24	Blackspotaanpak Den Haag 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 195.000,00	€ 97.500,00
	jul-24	Veilige snelheden Den Haag 2025 - GOW30	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 5.006.817,00	€ 850.000,00
	jul-24	Bushalte Station Ypenburg (bus 60)	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 150.000,00	€ 150.000,00
	jul-24	Herinrichting Hoefkade	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 9.267.000,00	€ 495.000,00
	jul-24	Fietsvoorziening Leidsestraatweg	Fiets-infrastructuur	€ 750.000,00	€ 287.000,00

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam	Subsidiecategorie	Verwachte investeringskosten	Reservering IPVa 2025
	jul-24	Herinrichting Maanweg Binckhorst	Fiets-infrastructuur	€ 2.000.000,00	€ 1.000.000,00
	jul-24	Sterfietsroute Pletterijkade: Herinrichting Plette	Fiets-infrastructuur	€ 17.900.000,00	€ 652.000,00
	jul-24	Herinrichting Hobbemaplein en Hobbemastraat	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 21.500.000,00	€ 750.000,00
	jul-24	Fietspaden Juliana van Stolberglaan t/m Hofzichtlaan	Fiets-infrastructuur	€ 19.113.170,00	€ 850.000,00
	jul-24	Herinrichting Van Musschenbroekstraat - Lorentzplein	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 6.400.000,00	€ 200.000,00
	jul-24	Kruispunt Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg	Fiets-infrastructuur	€ 7.099.258,00	€ 3.199.500,00
	jul-24	Fietspaden De la Reyweg en Delttselaan (langs tra	Fiets-infrastructuur	€ 16.981.342,00	€ 745.000,00
	jul-24	Fietsvoorzieningen Westvlietweg – Park Nabij	Fiets-infrastructuur	€ 594.000,00	€ 196.500,00
	jul-24	Kruispunt Van Alkemadelaan – Pompstationsweg	Fiets-infrastructuur	€ 275.151,00	€ 120.000,00
	jul-24	Omzetten tegelfietspad naar rood asfalt Benoordenhoutseweg	Fiets-infrastructuur	€ 414.062,00	€ 150.000,00
	okt-24	Fietsenstalling Noordboulevard (SSnSS)	Ketenmobiliteit	€ 500.000,00	€ 250.000,00
Totaal Gemeente Den Haag				**€ 110.095.800,00**	**€ 10.967.500,00**
Gemeente Krimpen aan den IJssel	jul-24	Verkeersveiligheid Weegbree, Akkerwinde en Heemlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 4.420.000,00	€ 44.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheid Van der Giessenweg/Stormpolderdijk	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 3.954.000,00	€ 282.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheid Langeland fase 6 (Populierenlaan, Pluim-Es)	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 4.493.700,00	€ 44.000,00
Totaal Gemeente Krimpen aan den IJssel				**€ 12.867.700,00**	**€ 370.500,00**
Gemeente Lansingerland	jul-23	Verkeersveilige schoolomgevingen Lansingerland 2024	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 60.000,00	€ 30.000,00
	jul-23	R-net halte Laan van Mathenesse t.h.v. Violierenweg	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 478.500,00	€ 478.500,00
	jul-24	Fietsenstalling OV-knoop Westpolder	Ketenmobiliteit	€ 1.950.548,00	€ 975.500,00
	jul-24	Verbindinding Park de Polderpad - Wildersekade	Fiets-infrastructuur	€ 1.729.630,00	€ 762.000,00
	jul-24	Fietsstraat Wildersekade (deel uitvoering Lansingerland)	Fiets-infrastructuur	€ 181.746,00	€ 91.000,00
	jul-24	Toegankelijke bushaltes Klapwijkseweg	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 63.200,00	€ 70.000,00
Totaal Gemeente Lansingerland				**€ 4.463.624,00**	**€ 2.407.000,00**
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-23	Asfalteren fietspad Veursestraatweg	Fiets-infrastructuur	€ 250.000,00	€ 125.000,00
	jul-23	Asfalteren fietspaden Mgr. van Steelaan deel 1	Fiets-infrastructuur	€ 300.000,00	€ 150.000,00
	jul-23	Fietsstraat Parnashofweg	Fiets-infrastructuur	€ 882.000,00	€ 441.000,00
	jul-23	Fietsstraat Vlietweg - Zeeheldenwijk	Fiets-infrastructuur	€ 488.000,00	€ 244.000,00
	jul-23	Fietsstallingen zuidelijke entree Rrail-halte Leidschendam - Voorburg	Fiets-infrastructuur	€ 95.000,00	€ 47.500,00
	jul-23	Herinrichting dr. Van Noortstraat	Fiets-infrastructuur	€ 5.182.836,00	€ 100.000,00
	jul-23	Veilige schoolomgeving Leidschendam - Voorburg 2024	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 80.000,00	€ 40.000,00
	jul-23	Verkeersveiligheid Hofzichtlaan - Mgr. van Steelaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 250.000,00	€ 125.000,00
	jul-24	Schoolzones Leidschendam-Voorburg 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 100.000,00	€ 50.000,00
	jul-24	Fietspaden Veursestraatweg - De Koppels	Fiets-infrastructuur	€ 300.000,00	€ 150.000,00
	jul-24	Fietsstraat Nicolaas Beetslaan (deel 2)	Fiets-infrastructuur	€ 600.000,00	€ 300.000,00
	jul-24	Aanpassen bushaltes voor 18m bussen	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 140.000,00	€ 140.000,00
Totaal Gemeente Leidschendam-Voorburg				**€ 8.667.836,00**	**€ 1.912.500,00**
Gemeente Maassluis	jul-23	Asfalteren fietspaden Mozartlaan - Westlandseweg - Rozenlaan	Fiets-infrastructuur	€ 613.000,00	€ 306.500,00
	jul-23	Fietspad Wilgenrijk	Fiets-infrastructuur	€ 169.000,00	€ 85.000,00
	jul-23	Fietsverbinding Maaslandse Poort	Fiets-infrastructuur	€ 900.000,00	€ 450.000,00
	jul-24	GOW 30 Julianalaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 176.000,00	€ 88.000,00
	jul-24	GOW 30 Uiverlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 100.000,00	€ 50.000,00
Totaal Gemeente Maassluis				**€ 1.958.000,00**	**€ 979.500,00**
Gemeente Midden-Delfland	jul-24	Fietspaden Weidepad en Gaagpad	Fiets-infrastructuur	€ 966.600,00	€ 483.300,00
	jul-24	Verkeersveiligheid maatregelen Zouteveenseweg en Gantel	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 173.000,00	€ 86.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Commandeurskade	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 175.800,00	€ 87.900,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Woudselaan & Lookwatering (noord) Den Hoorn	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 130.520,00	€ 65.500,00
	jul-24	Reconstructie Rijksstraatweg Den Hoorn	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 26.300,00	€ 13.150,00
Totaal Gemeente Midden-Delfland				**€ 1.472.220,00**	**€ 736.350,00**

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam	Subsidiecategorie	Verwachte investeringskosten	Reservering IPVa 2025
Gemeente Nissewaard	jul-23	Verkeersveiligheid Margrietstraat e.o.	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.407.718,00	€ 90.500,00
	jul-23	Verkeersveiligheid Waterland fase III Wezelveen	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.197.921,00	€ 108.000,00
	jul-23	Reconstructie Waterland fase IV Dijkgraaf	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.857.046,00	€ 319.000,00
	jul-22	Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 2	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.697.770,00	€ 25.500,00
	jul-23	Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 3	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.697.770,00	€ 55.000,00
	jul-23	Verkeersveiligheid Lieveplaats, Geervliet	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 778.678,00	€ 25.500,00
	jul-23	Fietspad Nieuwe Hongerlandsedijk	Fiets-infrastructuur	€ 850.000,00	€ 425.000,00
	jul-24	Schoolzones Nissewaard 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 260.000,00	€ 15.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Kreek	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.245.000,00	€ 149.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Kerkweg - Zuidland	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 2.234.332,00	€ 520.500,00
	jul-24	Toegankelijkheid bushaltes Nissewaard 2025	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 30.000,00	€ 30.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Voorne-Putten, Nissewaard 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 50.000,00	€ 12.000,00
Totaal Gemeente Nissewaard				**€ 13.306.235,00**	**€ 1.775.500,00**
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	jul-23	Katwijkerlaan/Nieuwkoopseweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.444.848,00	€ 576.500,00
	jul-24	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2025-2026	Verkeersveiligheidseducatie	€ 15.000,00	€ 7.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidcampagne rotondes 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 34.934,00	€ 17.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Zijdeweg - Pijnacker	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 268.318,00	€ 134.500,00
	jul-24	GOW30 Kerkweg/Veenweg - Nootdorp	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.379.623,00	€ 690.000,00
	jul-24	OV-knoop Pijnacker-Zuid	Ketenmobiliteit	€ 831.014,00	€ 416.000,00
Totaal Gemeente Pijnacker-Nootdorp				**€ 3.973.737,00**	**€ 1.842.000,00**
Gemeente Ridderkerk	jul-23	Tweerichting fietspad Populierenlaan viaduct A16	Fiets-infrastructuur	€ 1.480.000,00	€ 740.000,00
	jul-23	Rotonde Kievietsweg-Willemstraat-Sportlaan	Fiets-infrastructuur	€ 833.500,00	€ 417.000,00
	jul-23	iVRI's Ridderkerk 2024	Verkeersmanagement	€ 74.240,00	€ 64.000,00
	jul-24	Schoolzones Ridderkerk 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 80.000,00	€ 40.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Gemeente Ridderkerk 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 20.000,00	€ 10.000,00
	jul-24	Fietspaden Donkerslootweg	Fiets-infrastructuur	€ 600.000,00	€ 300.000,00
	jul-24	Fietsvoorzieningen bij reguliere bushaltes Ridderkerk	Ketenmobiliteit	€ 39.600,00	€ 20.000,00
Totaal Gemeente Ridderkerk				**€ 3.127.340,00**	**€ 1.591.000,00**
Gemeente Rijswijk	jul-24	Herinrichting Van Vredenburchweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.768.776,00	€ 464.500,00
	jul-24	Busbaan Prinses Beatrixlaan	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 482.000,00	€ 482.000,00
	jul-24	Aanleg bushalte lijn 61 Rijswijk	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 286.000,00	€ 286.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Rijswijk 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 83.950,00	€ 38.750,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Verrijn Stuartlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 3.200.000,00	€ 800.000,00
	jul-24	Reconstructie Thijssenweg, Delftweg, Laan v. Beens	Fiets-infrastructuur	€ 821.000,00	€ 410.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Laan van Sion	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 884.000,00	€ 442.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pr. Margrietsingel/Pr Marijkesingel	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 425.000,00	€ 212.500,00
	jul-24	Verkeersveiligheid kruising Polakweg/Lange Kleiweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 138.000,00	€ 29.000,00
	jul-24	Schoolzones Rijswijk 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 52.000,00	€ 26.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidmaatregelen Van der Kooijweg-Van Rijnweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.700.000,00	€ 639.500,00
	jul-24	Waarschuwingsverlichting diverse VOP's	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 40.000,00	€ 20.000,00
	jul-24	Fietspad en Fietsbrug Laan van 't Haantje	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 289.000,00	€ 144.500,00
Totaal Gemeente Rijswijk				**€ 10.169.726,00**	**€ 3.995.250,00**

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam	Subsidiecategorie	Verwachte investeringskosten	Reservering IPVa 2025
Rotterdam	jul-23	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	Ketenmobiliteit	€ 5.150.000,00	€ 1.287.500,00
	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	Fiets-infrastructuur	€ 910.000,00	€ 455.000,00
	jul-23	Twee richtingen fietspad Westzeedijk noord-zuid	Fiets-infrastructuur	€ 1.091.600,00	€ 547.000,00
	jul-23	Blackspot Molenvliet - Spinozaweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 135.000,00	€ 67.500,00
	jul-24	Fietsparkeren diversie OV-locaties Rotterdam 2025	Ketenmobiliteit	€ 212.500,00	€ 106.500,00
	jul-24	Verkeersmaatregel Eendrachtsplein	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 123.056,00	€ 62.000,00
	jul-24	Fietspad Terbregseweg - A16Rotterdam	Fiets-infrastructuur	€ 150.000,00	€ 75.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidmaatregelen Pascalweg-Bergambachtstraat-Berkenwoudestraat	Fiets-infrastructuur	€ 385.745,00	€ 193.000,00
	jul-24	Fietsstraat Wildersekade (uitvoering deel Rotterdam)	Fiets-infrastructuur	€ 702.123,00	€ 210.000,00
	jul-24	Fietssuggestiestroken Achterdijk	Fiets-infrastructuur	€ 348.000,00	€ 174.000,00
	jul-24	Verbreden fietssuggestiestroken Groenezoom	Fiets-infrastructuur	€ 69.761,00	€ 35.000,00
	jul-24	Rotonde Koningslaan-Duikerstraat	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 520.000,00	€ 260.000,00
	jul-24	Schoolzones Rotterdam 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 275.000,00	€ 137.500,00
	jul-24	Verkeerseducatie Rotterdam 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 770.000,00	€ 360.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Willem Buytewechstraat	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 745.736,00	€ 178.500,00
	jul-24	Fietspad Wildersekade - fietsviaduct A16 Rotterdam	Fiets-infrastructuur	€ 206.000,00	€ 51.500,00
Totaal Gemeente Rotterdam				**€ 11.794.521,00**	**€ 4.200.000,00**
Gemeente Schiedam	jul-23	Veilige schoolomgevingen Schiedam 2024	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 50.000,00	€ 25.000,00
	jul-24	MFR Burgemeester Knappertlaan - Nieuwe Haven	Fiets-infrastructuur	€ 3.420.481,00	€-
Totaal Gemeente Schiedam				**€ 3.470.481,00**	**€ 25.000,00**
Gemeente Voorne aan Zee	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Middeldijk Rockanje	Fiets-infrastructuur	€ 245.435,00	€ 123.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidmaatregelen Getijstroom en omgeving - Hellevoetsluis	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 80.000,00	€ 40.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen - Oudenhoorn	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 119.000,00	€ 59.500,00
	jul-24	Doortrappen - Voorne aan Zee	Verkeersveiligheidseducatie	€ 11.000,00	€ 5.500,00
Totaal Gemeente Voorne aan Zee				**€ 455.435,00**	**€ 228.000,00**
		Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland) (restant)			€ 236.500,00
Totaal Gemeente Vlaardingen					**€ 236.500,00**
Gemeente Wassenaar	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Burchtplein e.o.	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 175.000,00	€ 87.500,00
Totaal Gemeente Wassenaar				**€ 175.000,00**	**€ 87.500,00**
Gemeente Westland	jul-23	Snelheidsremmende maatregelen 2024	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 55.000,00	€ 27.500,00
	jul-24	Fietspad Zwethlaan	Fiets-infrastructuur	€ 1.145.166,00	€ 573.000,00
	jul-24	Verkeerseducatie Westland 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 70.000,00	€ 35.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregel Kon. Julianaweg - 's Gravenzande	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 31.904,00	€ 16.000,00
	jul-24	NWK 18 Rijnsburgerweg/ Plas van alle Winden - Naaldwijk	Fiets-infrastructuur	€ 310.260,00	€ 155.500,00
	jul-24	Fietspad Poelkade - Poeldijk	Fiets-infrastructuur	€ 60.000,00	€ 30.000,00
	jul-24	Fietspad Grote Achterweg - Naaldwijk	Fiets-infrastructuur	€ 160.000,00	€ 80.000,00
	jul-24	Fietspad Galgeweg - Naaldwijk	Fiets-infrastructuur	€ 275.000,00	€ 137.500,00
	jul-24	Fietspad Dijkweg - Naaldwijk	Fiets-infrastructuur	€ 140.000,00	€ 70.000,00
	jul-24	Verhoogd aanleggen VOP's - 's Gravenzande	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 229.795,00	€ 115.000,00
	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Grote Woerdlaan -Naaldwijk	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 447.176,00	€ 224.000,00
	jul-24	Snelheidsremmende maatregelen Westland 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 130.000,00	€ 65.000,00
	jul-24	Fietspad Heenweg - 's Gravenzande	Fiets-infrastructuur	€ 313.089,00	€ 157.000,00
	jul-24	Fietspad en fietsstraat Wenpad - Poeldijk	Fiets-infrastructuur	€ 1.994.125,00	€ 997.500,00
Totaal Gemeente Westland				**€ 5.361.515,00**	**€ 2.683.000,00**
Gemeente Zoetermeer	jul-24	rotonde kruispunt Ruimtebaan - Spruitkoolakker	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 382.500,00	€ 191.250,00
	jul-24	Fietspad Bleijswijkseweg	Fiets-infrastructuur	€ 178.350,00	€ 79.500,00
	jul-24	Fietspad Gouderakstraat	Fiets-infrastructuur	€ 95.700,00	€ 47.850,00
	jul-24	Fietspad Spoorpad	Fiets-infrastructuur	€ 177.480,00	€ 89.000,00
	jul-24	Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2025	Verkeersveiligheidseducatie	€ 25.000,00	€ 12.500,00
	jul-24	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2025)	Verkeersveiligheidseducatie	€ 65.000,00	€ 32.500,00
Totaal Gemeente Zoetermeer				**€ 924.030,00**	**€ 452.600,00**

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam	Subsidiecategorie	Verwachte investeringskosten	Reservering IPVa 2025
Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Butaanweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.090.346,00	€ 545.500,00
	jul-24	Port Alert 2025	Verkeersmanagement	€ 1.000.000,00	€ 500.000,00
	nov-24	Reconstructie Opijnenweg (Waalhaven)	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.200.000,00	€ 600.000,00
Totaal Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam				**€ 4.935.846,00**	**€ 1.645.500,00**
HTM Personenvervoer NV	jul-24	Onderstation Zwarte Pad (SSnSS)	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 851.092,00	€ 851.500,00
Totaal HTM Personenvervoer NV				**€ 851.092,00**	**€ 851.500,00**
Provincie Zuid-Holland	jul-24	Verbonden Fietsen 2025	Bewust reisgedrag (personen en goederen)	€ 300.000,00	€ 150.000,00
Totaal Provincie Zuid-Holland				**€ 300.000,00**	**€ 150.000,00**
RET Bedrijf	jul-24	Audiozuilen Zuidplein en Spijkenisse Centrum	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 44.000,00	€ 44.000,00
Totaal RET Bedrijf				**€ 44.000,00**	**€ 44.000,00**
Waterschap Hollandsche Delta	jul-23	Reconstructie IJsselmondserandweg - van 't Hoffstraat	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 2.000.000,00	€ 750.000,00
	jul-23	Regionaal fietsnetwerk Hollandse Delta 2024	Fiets-infrastructuur	€ 2.500.000,00	€ 1.250.000,00
	jul-23	Aanpak Trambaanpad	Fiets-infrastructuur	€ 6.506.921,00	€ 2.278.500,00
Totaal Waterschap Hollandsche Delta				**€ 11.006.921,00**	**€ 4.278.500,00**
Totaal aanmeldingen				**€ 220.759.097,00**	**€ 46.715.700,00**
MRDH		Verkeerseducatie 2025	Verkeersveiligheidseducatie		€ 1.200.000,00
MRDH		Ombouw VRI naar iVRI (10 stuks)	Verkeersmanagement		€ 250.000,00
MRDH		Werkbudget Zuid-Holland bereikbaar 2025	Verkeersmanagement		€ 400.000,00
MRDH		Maatwerkafspraak Zuid-Holland bereikbaar 2025	Verkeersmanagement		€ 200.000,00
MRDH		Aanvullend Jaarplan Zuid-Holland bereikbaar 2025			€ 60.000,00
MRDH		Aanpassingen haltes nav. wijziging vervoersplannen en plaatsen orientatiepalen	Openbaar vervoer-infrastructuur		€ 750.000,00
Totaal MRDH					**€ 2.860.000,00**
Totaal IPVa kleine projecten 2025				**€ 220.759.097,00**	**€ 49.575.700,00**

Bijlage A3 In 2024 en 2025 afgesloten projecten

In 2024 en begin 2025 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 24 februari 2025.

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Albrandswaard	20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	2024
Barendrecht	20VBA0720	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI	VV	2024
Barendrecht	22BVA0984	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	2024
Delft	23VDE1073	Tweemolentjeskade	VV	2024
Den Haag	23FDH1107	Fietspaden Torenstraat Vondelstraat Zoutmanstraat lijn 16	FKM	2024
Den Haag	23FDH1140	Verbeteren fiets en verkeersveiligheid Lijn 16 Den Haag (deel 2)	FKM	2024
Den Haag	22VDH1004	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	VV	2024
Den Haag	21FDH0887	Capaciteit en doorstroming fietsverkeer	FKM	2024
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2024
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	2024
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	2024
Den Haag	22VDH0998	Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan te Den Haag	FKM	2024
Den Haag	23EDH1096	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie Den Haag 2023	VV	2024
Den Haag	23VDH1131	Schoolomgeving Den Haag (deel 12)	VV	2024
Den Haag	22VDH1034	60 slimme snelheidsdisplays	VV	2024
Den Haag	22VDH1037	Schoolomgeving Den Haag (deel 11)	VV	2024
Den Haag	19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	2024
Den Haag	23KDH1104	Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan	FKM	2024
Krimpen a/d IJssel	23FKR1083	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	2024
Krimpen a/d IJssel	23FKR1079	Fietsstraat Lekdijk	FKM	2024
Krimpen aan den IJssel	22VKR1011	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	2024
Midden-Delfland	21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	2024
Nissewaard	21WNI0794	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard	VMWS	2024
Nissewaard	22VNI0991	Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1	VV	2024
Nissewaard	20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	2024
Nissewaard	22VNI0993	Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.	VV	2024
Nissewaard	22VNI0992	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	2025
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1091	Herhaling verkeersveiligheidscampagne rotondes P-N 2023	VV	2024
Pijnacker-Nootdorp	21DPN0821	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp	VMWS	2024
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1092	Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024	VV	2024
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	2025
Rijswijk	22DRK1038	3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023	VMWS	2024
Rijswijk	20DRK0766	ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk	VMWS	2024
Rijswijk	22VRK0999	Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg	VV	2024
Rijswijk	21VRK0820	Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	VV	2024
Rijswijk	20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	2025
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	2025
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	2025
Rijswijk	21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	2025
Rijswijk	20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	2025
Rotterdam	21FRO0865	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	2024
Rotterdam	22VRO0972	Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat	VV	2024
Rotterdam	21FRO0871	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	2024
Rotterdam	22KRO0990	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	2024
Rotterdam	21FRO0866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	2024
Rotterdam	20FRO677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	2024
Rotterdam	20VRO0713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	2024
Rotterdam	22VRO0919	Black spot Marconiplein	VV	2024
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	2024
Rotterdam	22FRO0981	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	2024
Rotterdam	21VRO0813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	2024
Rotterdam	23ERO1087	Verkeerseducatie Rotterdam 2023	VV	2024

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Rotterdam	20PRO0743	P+R Noorderhelling	FKM	2024
Rotterdam	21VRO0890	Black spot Vuurplaat	VV	2024
Rotterdam	21FRO0872	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	2024
Rotterdam	22ORO0944	Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat	VV	2024
Rotterdam	21VRO0876	Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	2024
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	2024
Rotterdam	20VRO0712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	2025
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	2024
Vlaardingen	20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	2025
Voorne aan Zee	23VVZ1055	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Voorne aan Zee	VV	2024
Voorne aan Zee	21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	2024
Voorne aan Zee	22VWV1003	Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg	VV	2024
Voorne aan Zee	17VHE0253	30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	2024
Voorne aan Zee	22FHE0905	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	2024
Voorne aan Zee	23VVZ1134	Gedragscampagne 2024 Voorne aan Zee	VV	2024
Wassenaar	22VWA1039	Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje	VV	2024
Wassenaar	22VWA1040	Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg	VV	2024
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	2024
Wassenaar	22VWA1041	Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan	VV	2024
Westland	22VWE1031	Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg	VV	2024
Westland	21DWE0805	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland	VMWS	2024
Westland	22VWE1032	Fietsstroken Veilingweg, De Lier	FKM	2024
Westland	23EWE1071	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2023 Westland	VV	2024
Zoetermeer	22EZO0936	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022	VV	2024
Zoetermeer	21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	2024
Zoetermeer	22EZO0935	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)	VV	2024
Zoetermeer	23EZO1048	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)	VV	2025
Zoetermeer	P20240119	School op SEEF 2024 Zoetermeer	VV	2025
Zoetermeer	23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	2025

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	2024
GR Nieuw Reijerwaard	18WNR0438	Reconstructie Ijsselmondse knoop	VMWS	2024
GR Nieuw Reijerwaard	23MDN1097	Reeferhub	VMWS	2025
Halo Jobbing	23EDN1043	Coördinatie en inzet verkeersleerkrachten School op Seef	VV	2024
Havenbedrijf Rotterdam	21MHA0892	ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform	VMWS	2024
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0847	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	2024
ML Opledingen	23EDN1043	Dode Hoek - Lessen	VV	2024
Provincie Zuid-Holland	20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	2024
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	2024
RET NV	21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	2024
Stichting Chris en Voorkom!	23EDN1043	Totally Traffic 2023	VV	2024
Stichting Rotterdam Topspo	24EDN1150	Rotterdam Cycling on Tour	VV	2025
Veiligheid NL	23EDN1043	Totally Traffic - Stand up for your ride	VV	2024
Vriese Educatief Maatwerk (	23EDN1043	Inzet verkeersleerkracht 2022-2024	VV	2024
VVN District Zuid-Holland (V	23EDN1043	Dode Hoek - Lessen	VV	2024
Waterschap Hollandse Delta	23VHD1133	Gedragscampagne 2024 Waterschap Hollandse Delta	VV	2024

Bijlage B Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Routenaam	SSK-raming bij SO of norm-bedrag	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	geindexeerde bijdrage 2026 (pp25)	beschikt t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029 en verder
MFR A Westland-Rotterdam	€ 28.900.000	€ 7.810.000	€ 21.090.000	€ 26.842.959	€ 607.000	€ 1.375.000	€ 6.986.986	€ 6.986.986	€ 6.886.944	€ 4.000.043
MFR B Zoetermeer Rotterdam	€ 23.100.000	€ 6.930.000	€ 16.170.000	€ 20.475.485	€ 1.199.500	€ 445.500	€ 3.000.000	€ 2.277.697	€ 2.277.697	€ 11.275.092
MFR C Delft Alexander	€ 28.900.000	€ 8.700.000	€ 20.200.000	€ 28.670.000		€ 404.184	€ 4.000.000	€ 7.000.000	€ 82.801	€ 17.183.015
MFR D Den Haag Rijnacker	€ 25.270.000	€ 7.490.000	€ 17.780.000	€ 22.706.436			€ 2.000.000	€ 3.000.000	€ 6.000.000	€ 11.706.436
Totaal 1e tranche	**€ 106.170.000**	**€ 30.930.000**	**€ 75.240.000**	**€ 98.694.880**	**€1.806.500**	**€2.224.684**	**€ 15.986.986**	**€ 19.264.683**	**€ 15.247.442**	**€ 44.164.586**
MFR E Westland Den Haag HS	€ 15.581.000			€ 17.487.603				€ 2.000.000	€ 4.000.000	€ 11.487.603
MFR F Westland Den Haag CS	€ 27.581.000			€ 22.976.412				€ 6.000.000	€ 8.000.000	€ 8.976.412
MFR G Westland Delft	€ 24.457.000			€ 14.659.975				€ 4.000.000	€ 5.000.000	€ 5.659.975
MFR H Rotterdam Ridderkerk	€ 38.187.920	€ 11.753.865	€ 27.834.055	€ 32.854.756				€ 10.533.333	€ 5.714.030	€ 16.607.392
reservering complexe schakels	NTB	NTB	NTB	NTB			NTB	NTB	NTB	NTB
Totaal 2e tranche	**€ 105.806.920**	**€ 11.753.865**	**€ 27.834.055**	**€ 87.978.746**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ 22.533.333**	**€ 22.714.030**	**€ 42.731.382**
Totaal 1ste en 2e tranche	**€ 211.976.920**	**€ 42.683.865**	**€ 103.074.055**	**€ 186.673.626**	**€1.806.500**	**€2.224.684**	**€ 15.986.986**	**€ 41.798.016**	**€ 37.961.472**	**€ 86.895.968**

De subsidie kan opgebouwd zijn uit meerdere bronnen van meerdere partijen, maar is gemaximeerd op 70% van de totale investering (m.u.v. routedelen in Vlaardingen waarvoor maximaal 90% subsidie beschikbaar is)

In de maximaal beschikbare subsidie voor de route Ridderkerk - Rotterdam is rekening gehouden met een bijdrage aan Rijkswaterstaat van € 1,4 miljoen voor de verbreding van het fietspad op de Van Brienenoordbrug.

Bijlage C Doorstroommaatregelen OV

Infrastructurele maatregelen doorstroming OV	max € 20 m.	Reservering	2023	2024	2025
Inframaatregelen in Rotterdam, buslijn 70		PM			PM
Inframaatregelen in Rotterdam, tram Laan op Zuid		PM			PM
Inframaatregelen in Den Haag, bus		€ 505.000		€ 45.000	€ 460.000
Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	23OHT1077	€ 136.500	€ 136.500		
Inframaatregelen in Den Haag, tram		€ 191.500		€ 100.000	€ 91.500
Inframaatregelen in Delft, bus		€ 400.000		€ 400.000	
Extra spoorboog Hofplein RET	23ORE1144	€ 2.162.000		€ 1.081.000	€ 1.081.000
Doorstroming OV - Extra 2e kaartlezer busvloot	114273	€ 407.898		€ 407.898	
Mall of the Netherlands - halteaanpassing (HTM)		€ 570.000			€ 1.000.000
Mall of the Netherlands - halteaanpassing (gem. LV)		€ 450.000			€ 450.000
Ledstrips NST2		€ 425.000			€ 425.000
Nader uit te werken in 2025		€ 5.752.102			€ 3.000.000
Totaal		**€ 11.000.000**	**€ 136.500**	**€ 2.033.898**	**€ 6.507.500**
Saldo programma					*€ 2.322.102*

Bijlage D Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Tabel 1: prognoses einde werk INTHR

bedragen x € 1 mln	Budget basis SOK; prijspeil 2019	prognose einde werk basis AO-BO okt-nov 2024	Vergelijk prognose einde werk versus SOK
Lijn 16	33,4	42,1	8,7
Lijn 12	29,8	45,2	15,4
Lijn 6	39,3	45,5	6,2
Risico opslag	25,6	22,8	-2,8
Voorbereidingskosten DSO	8,0	15,0	7,0
Lijn 1 GDH	28,4	29,9	1,5
Totaal gedeelde financiering MRDH/GDH	164,5	200,5	36,0
Keervoorzieningen	0	15,0	15,0
Overige infra	7,5	5,0	-2,5
Omleidingen	2,5	3,9	1,4
Programmamanagement	11,3	8,6	-2,7
Lijn 1 Delft Rijswijk	6,9	16,1	9,2
Lijn 6 Leidschendam-Voorburg		0,9	0,9
Totaal MRDH	28,2	49,6	21,4
Totaal infrastructuur	192,7	250,1	57,4

Tabel 2: dekking programma INTHR

Dekking	Budget basis SOK; prijspeil 2019	stand oktober 2024	vergelijking budget SOK-stand oktober '24
GDH	45,1	52,8	7,7
HTM-OIW en kwaliteitsfonds	18,0	21,2	3,2
MRDH	129,6	176,1	46,5
Totaal Infrastructuur	**192,7**	**250,1**	**57,4**

Bijlage E Afkortingenlijst

AVLM	Automated Vehicles Last Mile
BCF	Btw-compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer
BO	Bestuurlijk Overleg
BOK	bestuursovereenkomst
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IBOI	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MFR	Metropolitane fietsroute
MJB	Meerjarenbeeld van de begroting
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
ov	openbaar vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
POORR	Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam
P+R	Parkeer en Reis
pp	prijspeil
RWS	Rijkswaterstaat
RUAvv	Regionale Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
SA	Strategische Agenda 2023-2026
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
SV-Va	Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH
UR	Uitvoeringsregeling behorende bij de subsidieverordening
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VRI	verkeersregelinstallatie (stoplicht)
VV	Verkeersveiligheid