Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2025

MUSTAFA PERKGOEZ

Digitaal ondertekend door MUSTAFA PERKGOEZ
Datum: 2026.04.29 13:50:14 +02'00'

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
telefoon: 088-5445100
e-mail:informatie@mrdh.nl
website: www.mrdh.nl

Document Sharepoint
…-…-2026

Inhoud

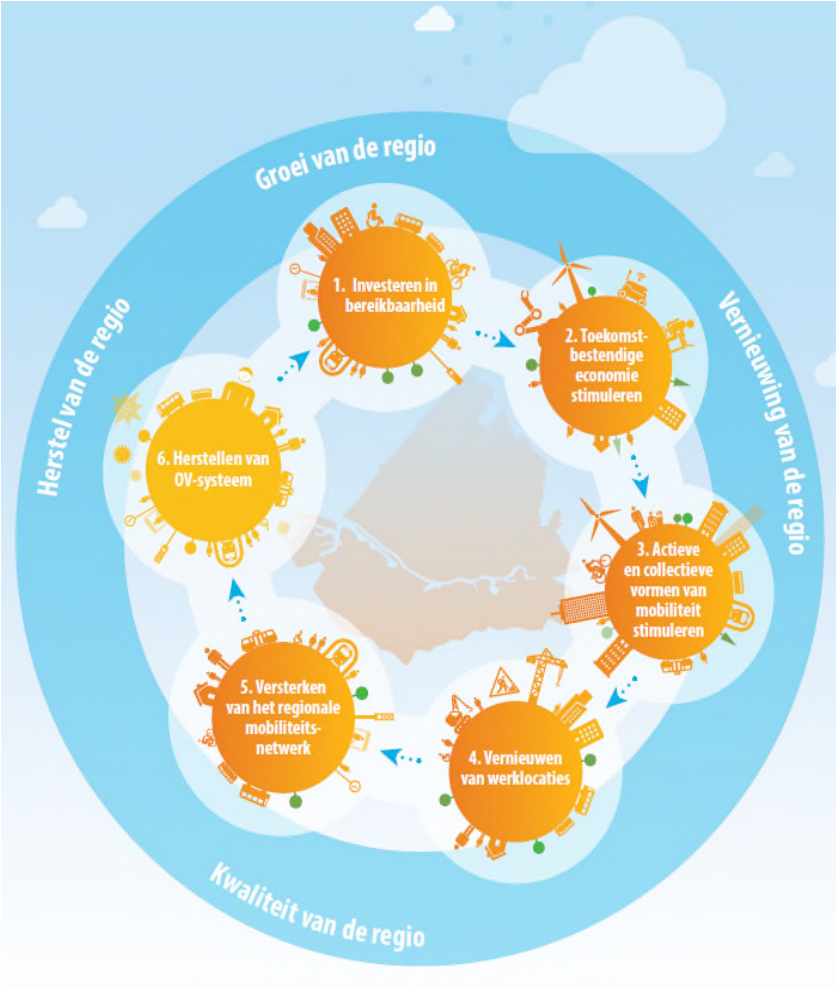
Deel 1. Jaarverslag 8
Hoofdstuk 1 8
Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH 8
1.1 Strategie en resultaten 9
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten 10
1.3 Samenwerking met partners 10
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 11
Programmaverantwoording 12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 12
2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 12
2.1.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 12
2.1.1.2 Opdracht 3; actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 21
2.1.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 30
2.1.2 Wat heeft het gekost? 38
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 45
2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 45
2.2.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 45
2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 48
2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 50
2.2.2 Wat heeft het gekost? 55
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 61
2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan? 61
2.3.1.1 Opdracht 2: toekomstbestendige economie stimuleren 61
2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties 69

2.3.2 Wat heeft het gekost? 74
2.4 Overzicht overhead 82
Hoofdstuk 3 85
Paragrafen 85
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 85
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen 89
3.3 Financiering en treasury 91
3.4 Bedrijfsvoering 98
3.4.1 MRDH-organisatie 98
3.4.2 Bedrijfsvoering 100
3.4.3 Fraude en integriteit 107
3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer 109
3.4.5 Rechtmatigheid 110
3.5 Verbonden partijen 117
3.6 Subsidies 120
3.7 Wet open overheid (Woo) 121
3.8 Algemene dekkingsmiddelen 122
DEEL 2. 124
JAARREKENING 124
Hoofdstuk 4 124
OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN 124
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma 125
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten 126
4.2.1 Analyse afwijkingen 126
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten 126
4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2025 per taakveld 129
4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves 130

4.2.5 WNT-gegevens 131
Hoofdstuk 5 132
BALANS 2025 132
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 133
5.2 Toelichting op de balans 138
5.3 Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen 153
5.4 Rechtmatigheidsverantwoording 155
Hoofdstuk 6 157
BESLUIT 157
Bijlage 1. Verantwoording 2025 conform SiSa 158
Bijlage 2. Controleverklaring 170

Woord vooraf

Met elkaar. Voor elkaar. Dat is de kracht van de samenwerking tussen de 21 gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In een regio waar ruim 2,4 miljoen mensen wonen, werken en leven, liggen grote kansen maar ook grote opgaven. Daarom kiezen we ervoor om samen op te trekken. Want wat we regionaal aanpakken, doen we om het dagelijks leven van onze inwoners beter, bereikbaarder en toekomstbestendiger te maken.



2025 was een intensief en productief jaar. Een jaar waarin we voortbouwden op de Strategische Agenda en belangrijke nieuwe stappen zetten voor de toekomst van onze regio. We werkten aan twee nieuwe visies: de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat. Daarmee hebben de gemeenten gezamenlijk koers bepaald voor de lange termijn: hoe zorgen we ervoor dat onze regio bereikbaar en economisch sterk blijft en kansen biedt voor mensen en bedrijven?

Ook op concrete dossiers werden belangrijke stappen gezet. De lobby richting het Rijk voor de Brede Doeluitkering (BDU) werd stevig en eensgezind gevoerd, deels met succes. Tegelijkertijd kwam de ontwikkeling van de Oude Lijn, de spoorverbinding tussen Leiden en Dordrecht, een stap dichter bij de volgende fase. Dit project laat zien hoe mobiliteit, woningbouw en economische ontwikkeling in onze regio met elkaar samenhangen.

Daarnaast werkten we verder aan de mobiliteit van morgen en vier versnellingsprojecten voor versterking van het economisch vestigingsklimaat. Waaronder de Mechatronica campus in Schiedam waarbij straks meer dan 40 onderwijspartners aan verbonden zijn. Ook werd de basis gelegd voor de nieuwe concessies voor het openbaar vervoer met RET en HTM, waarmee we samen met onze vervoerders werken aan een betrouwbaar en aantrekkelijk ov-netwerk voor de komende jaren.

Naast deze grote dossiers bleef ook ander werk van de MRDH onverminderd doorgaan. Zo ondersteunde MRDH Support inmiddels tien gemeenten bij lokale vraagstukken en projecten. Daarmee laten we zien dat regionale samenwerking niet alleen strategisch is, maar ook praktisch en dichtbij.

Deze jaarstukken laten zien hoe de middelen die de gemeenten en het Rijk beschikbaar stellen, zijn ingezet om de regio vooruit te helpen. Achter de cijfers gaan keuzes schuil die direct raken aan de toekomst van de metropoolregio.

Samen werken we verder aan een regio die bereikbaar, economisch sterk en leefbaar blijft. Voor de mensen die hier vandaag wonen, werken en leven, en voor de generaties die volgen.

Jan van Zanen en Carola Schouten,
Voorzitters van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Leeswijzer

Dit zijn de jaarstukken 2025 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaan de jaarstukken uit een jaarverslag (deel 1) en een jaarrekening (deel 2).

Jaarverslag
Het jaarverslag bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.
Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat en de verantwoording van de overhead.
Hoofdstuk 3 gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

Jaarrekening
De jaarrekening toont het overzicht van baten en lasten (hoofdstuk 4) en de balans (hoofdstuk 5).
In hoofdstuk 6 vindt u het besluit, de SISA verantwoording en de controleverklaring.

[1] De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Deel 1. Jaarverslag

-0-0-0-

Hoofdstuk 1

Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van 21 gemeenten. Een netwerkorganisatie met wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer want de MRDH heeft de status van vervoerregio.

Verkeer en vervoer
We stellen de kaders voor het regionaal verkeer- en vervoersbeleid. De MRDH is verder opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag. Ook verlenen we de concessies voor metro, tram en bus aan vervoerbedrijven. In onze regio zijn dat RET, HTM en EBS. En we verstrekken subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten, voor beheer, onderhoud en vervanging van ov-infrastructuur en voor innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Economisch vestigingsklimaat
De 21 gemeenten werken aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Het beter benutten van bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden, economische vernieuwing (via fieldlabs, startups), versterken van het MKB en de aansluiting tussen het onderwijs en de arbeidsmarkt. Het zijn allemaal ambities die we de gezamenlijk oppakken. Een inwonerbijdrage vanuit de aangesloten gemeenten maakt dat mogelijk.

De Jaarstukken 2025 van de MRDH zijn de verantwoording over de samenwerking, met daarin de programma’s voor verkeer en vervoer én een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

De begroting 2025 is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur nam op 11 juli 2025 een besluit over de eerste Bestuursrapportage MRDH 2025, inclusief een financiële begrotingswijziging. De tweede begrotingswijziging, opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2025, stelde het algemeen bestuur op 12 december 2025 vast.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid, de grote woningbouwopgave en duurzaamheid. De uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke regio's. Dit is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar juist op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de MRDH: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. De afgelopen jaren zijn de diverse gemeenten in de metropoolregio meer met elkaar verbonden. Zo is het woon-werkverkeer tussen de steden toegenomen. De MRDH stimuleert de bereikbaarheid en verbondenheid in de metropoolregio. Het is een voorwaarde om te komen tot de gewenste versterking van het economisch vestigingsklimaat. Zeker nu de wereld in een turbulente tijd zit.

Vernieuwen economie, verbeteren bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is belangrijk om de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe stimuleer je werkgelegenheid, zodat ervaren werknemers en jong talent meekomen? En hoe krijgen ondernemers een goede uitgangspositie? Zo vraagt innovatie in het mkb om actie. Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor bedrijven in onze regio? Hoe zorgen we voor een betere match tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs? Het zijn vragen die een antwoord kregen in de Strategische Agenda van de MRDH uit 2023. De Strategische Agenda is het koersdocument dat leidend is in de samenwerking van de 21 gemeenten binnen de metropoolregio. Afgelopen jaar zijn daaraan toegevoegd de mobiliteitsvisie en de visie op het economisch vestigingsklimaat. Met de stip op de horizon in deze documenten en inzichten wat we daar nu voor moeten doen, geven we invulling aan het vernieuwen van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie.

Unieke positie
Wat betreft het verbeteren van die bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale ov-concessies en het investeren in de infrastructuur. De 21 gemeenten bepalen gezamenlijk met de regionale en nationale partners de investeringen in bereikbaarheid van de regio. In de stedelijke gebieden zetten we vooral in op hoogwaardige ov-verbindingen en betere fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. Zo levert de MRDH een bijdrage aan het faciliteren van de grote verstedelijkingsopgave in de metropoolregio.
In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot ov-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer biedt uitkomst. En wat alle inzet met de verschillende modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilig verkeer. Dat is ook de inzet voor de mobiliteitsvisie die we met elkaar maakten.
Economisch gezien is deze regio divers. En dat is een unieke kans om weerbaar te zijn bij economische tegenslagen of voor de economische groei te stimuleren. Maar dan blijft het noodzakelijk om de handen in een te slaan en een vuist te maken om de juiste bedrijven in de regio te faciliteren, hiervoor ruimte te vinden en het onderwijs optimaal aan de arbeidsmarkt van morgen te koppelen.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten

Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met alle partners aan de gezamenlijke uitdagingen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is de MRDH vaak leidend via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. Het vernieuwen van de regionale economie gebeurt in samenwerking tussen de 21 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Daarbij zijn de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en InnovationQuarter (IQ) belangrijke partners. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op het gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken.

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin burgemeesters van de 21 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer & Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 21 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, alsmede de Rekeningcommissie. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2025. De samenwerkende gemeenten worden ondersteund door de werkorganisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2025: € 246.000 (2024: € 233.000). In overeenstemming met de WNT, ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 4.2.4 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de samenwerking van de MRDH. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. De gemeenteraden zijn ook betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden.

1.3 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 21 gemeenten is andere samenwerking nodig om ambities te realiseren. Denk aan onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio’s zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie Zuid-Holland en het Rijk. De MRDH werkt vanaf de start nauw samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden, bijvoorbeeld in de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Samenwerking met omliggende regio’s en de andere partners vindt plaats bij de strategische trajecten en bij de uitvoering van concrete activiteiten.

Op landelijk niveau werken we veelvuldig samen met de Vervoerregio Amsterdam. Maar ook de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en de Groene Metropoolregio (Arnhem-Nijmegen) zijn belangrijke partners. De MRDH neemt verder deel aan het DOVA (de

samenwerking van de twaalf provincies en twee vervoerregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, het Nationaal Dataportaal Wegverkeer, de Verstedelijkingsalliantie, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV).

Verder neemt een regionale delegatie deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op internationaal niveau participeren we in Europese netwerken, zoals European Metropolitan Transport Authorities (EMTA).

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

2025 werd afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 4.517.340.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 11 juli en op 12 december 2025 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de eerste begrotingswijziging besloot het algemeen bestuur om € 4.000.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen. Bij de tweede begrotingswijziging werd besloten € 292.910 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV). De dotatie aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen is conform begroting gerealiseerd, waarmee de reserve op het juiste niveau is gebracht. De onttrekking aan de Egalisatiereserve EV is niet conform begroting gerealiseerd. Een onttrekking van € 87.035 was nodig om de bestedingen aan de Versnellingsaanpak Economisch vestigingsklimaat voor het jaar 2025 te dekken. Hier was een onttrekking van € 135.000 voor begroot. Daarnaast was er een aanvullende onttrekking van € 157.910 begroot. Dat ging om vrijval op lager vastgestelde projectbijdragen Economisch Vestigingsklimaat met de bedoeling om dit budget opnieuw in te zetten in 2025. Die inzet heeft niet plaatsgevonden.

Na de mutaties in de reserves is het nog te bestemmen resultaat € 604.375. Dit resultaat heeft betrekking op het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Resultaatbestemming
Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om:

Voorstel resultaatbestemming van € 604.375 volgt na besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (10 juni 2026).

Hoofdstuk 2

Programmaverantwoording

-0-0-0-

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. 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.

2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de Begroting 2025 geformuleerde concrete acties is samengevat in de tabel hieronder.

Activiteit loopt volgens begroting

Activiteit loopt niet volgens begroting

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

De metropoolregio groeit naar bijna 3 miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan en prettig van huis naar werk reizen of ergens recreëren. Daarom investeren de 21 gemeenten in de bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio op duurzame wijze te faciliteren. Het gaat daarbij om:

- de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties
- het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten
- de bereikbaarheid van werklocaties
- het behouden van de leefbaarheid en open ruimte.

Ook is het belangrijk dat de MRDH verbonden is en blijft met de omliggende regio’s en gemeenten. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen in het mobiliteitssysteem op de (middel)lange termijn en te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Mobiliteitsvisie MRDH

De nieuwe mobiliteitsvisie is opgesteld en 13 februari 2026 vastgesteld. Het gaat hierbij om een door de 21 gemeenten gedragen en onderschreven mobiliteitsvisie, gericht op de aankomende 25 jaar (2050) met concrete activiteiten voor de aankomende vijf tot tien jaar. De mobiliteitsvisie bevat drie elementen.

1. Een blik vooruit: hoe willen we in 2050 reizen van wonen naar werk, opleiding en voorzieningen?
2. Wat betekent dat voor de komende vijf tot tien jaar? Wat moeten we nu en in de komende jaren doen om dat te realiseren?
3. Waar nodig worden de drie relevante opdrachten uit de Strategische Agenda geactualiseerd, aangescherpt, aangevuld en worden daarbinnen nadere keuzes gemaakt met betekening voor programma's, projecten en concessies.

De uitwerking van de mobiliteitsvisie wordt met de 21 gemeenten verder vormgegeven in 2026.

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 (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aan de opgave om verstedelijking en mobiliteit in samenhang op te pakken. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)	
Toewerken naar een projectbeslissing voor De Vlietlijn en de Stadsbrug en ov Rotterdam (inclusief het uitwerken van het exploitatiebesluit voor het HOV (hoogwaardig openbaar vervoer)).	We hebben met onze mede-opdrachtgevers tussentijdse besluiten in 2025 genomen bij de Stadsbrug en ov (systeemkeuze tram, uitgangspunten station) en de Vlietlijn in 2025 (SO+), die voorbereidend zijn op de mijlpaalbesluiten Vlietlijn in 2026 en de Stadsbrug en ov in 2027.
Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam	We hebben in 2025 Rijksmiddelen beschikbaar gekregen (MIRT- januari 2026) voor een aantal projcten in de gebieden Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam, namelijk voor de aansluitingen A4/N223, A20 Coldenhovenlaan, N57/Nieuweweg en N57/N497. Deze maatregelen worden de komende jaren uitgevoerd, waarmee het netwerk in Westland en Voorne-Putten en Haven Rotterdam betrouwbaarder en robuuster wordt.
Continuering van de verkenningen rond knooppunt Beurs en spoorbeveiliging RandstadRail/E-Lijn	De verkenningen zijn in 2025 inhoudelijk zo goed als afgerond. Onze bestuurscommissie kan in 2026 een voorkeursbeslissing (afronding verkenning) nemen en het vervolg van deze dossiers in opdracht geven.
Uitwerking van HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Leiden-Zoetermeer en verdere verkenning van de HOV-corridors Zoetermeer-Rotterdam en Westland.	De uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer startte in 2025 en loopt tot in 2026 door, met onze partners de provincie (de trekker) en de betrokken gemeenten langs het tracé Leiden-Zoetermeer.

	De HOV-corridors Zoetermeer-Rotterdam en Westland hebben we met onze partners in 2025 niet gecontinueerd. Mede in afwachting van de nieuwe Mobiliteitsvisie MRDH met een meer integrale benadering, die in 2026 kan leiden tot een andere aanpak van deze studies.
Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de knooppunten.	Voor 4 van de 5 studies -de knooppunten- hebben we met onze partners de verkenningsfase afgerond. De vijfde studie - de viersporigheid - willen we in 2026 afronden. De vervolgfase start in 2026 voor de 4 knooppunten Den Haag Laan van NOI, Dordrecht, Leiden en Schiedam Centrum.
Een multimodale adaptieve ontwikkelstrategie, om tot een gedeeld toekomstperspectief te komen voor investeringen in het mobiliteitsnetwerknetwerk.	De multimodale adaptieve ontwikkelstrategie hebben we binnen het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) niet afgerond en niet voor besluitvorming vastgelegd in 2025, lopende de heroriëntatie van MoVe zelf. In 2026 kan deze strategie in een andere vorm mogelijk voor besluitvorming aan ons bestuur worden voorgelegd.
Uitwerking van de regionale mobiliteitsvisie naar regionale projecten, programma's en concessies	De uitwerking van de regionale Mobiliteitsvisie (Movi) hebben we niet in 2025 gestart, gelet op het vaststelmoment van de visie begin 2026. Uitwerking volgt in 2026.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)		
Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst: we werken samen met het Rijk, de betrokken gemeenten en de provincie aan de planuitwerking die in 2024 is gestart. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit.		In 2025 gaven de opdrachtgevende partijen van de plannings- en studiefase (het Rijk, provincie Zuid-Holland, gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Den Haag, MRDH) het integraal gebiedsprogramma van de Binckhorst inclusief De Vlietlijn vrij voor inspraak. Ook werkten de partijen een schetsontwerp-plus op tot voorlopig ontwerp. De partijen besloten tot een scope-wijziging om de tunnelvariant bij de sporendriehoek op te nemen binnen het project. De MRDH draagt hiertoe € 20 miljoen extra bij in de komende jaren. De planning voor het projectbesluit is bijgesteld naar 2027.
Stadsbrug, HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) en station Stadionpark Rotterdam: het voorkeursontwerp wordt verder uitgewerkt. Dit moet leiden tot een definitief ontwerp, planning en exploitatievoorstel in het BO MIRT van 2027.		We hebben met onze medeopdrachtgevers gemeente Rotterdam en de ministeries van IenW en BZK (voorheen ministerie VRO) - De keuze gemaakt voor het tramsysteem binnen het project - De uitgangspunten vastgesteld voor het station Stadionpark en omgeving

		- Afspraken gemaakt over het verwijderen voor het spooremplacement bij het Stadionpark Het totale project is op deze cruciale onderdelen hiermee verder uitgewerkt. De activiteiten uitgangspunten brug/aanlandingen en HOV hebben we dit jaar niet afgerond. De planning van het tussentijds besluit met een voorlopig ontwerp is eind 2027.
We continueren de verkenning van knooppunt Beurs en de verkenning naar een nieuw spoorbeveiligingssysteem van de RandstadRail en E-lijn, met als doel te komen tot een afweging over maatregelen die bijdragen aan de verbetering en groei van het ov en aan het ondersteunen van gebiedsontwikkeling en verstedelijking.		Met medeopdrachtgever gemeente Rotterdam en partner RET hebben we een toekomstverkenning met drie varianten voor knooppunt Beurs opgesteld. Met de RET en HTM hebben we een verkenning voor het nieuwe spoorbeveiligingssysteem RandstadRail opgesteld. De varianten in de verkenning houden rekening met techniek en met de mogelijkheden om op lange termijn meer capaciteit toe te voegen en te innoveren richting een automatisch railsysteem.
Algeracorridor: de infrastructurele maatregelen voor de verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor worden aanbesteed.		In februari 2025 hebben we samen met provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten de bestuursovereenkomst ondertekend voor de planuitwerkingsfase van de Algeracorridor. Hiermee hebben we ook de definitieve scope van het project vastgesteld en hebben we samen met de andere partijen besloten om de langzaamverkeerverbinding, die nog wel in de begroting is opgenomen, te laten vervallen. Het budget is bijgesteld naar € 45,5 miljoen, waarvan € 8,7 miljoen door de MRDH gesubsidieerd wordt. Het uitwerken van de maatregelen is aanbesteed door gemeente Capelle aan den IJssel. Aanbesteding van de uitvoering van de maatregelen volgt in 2027. De MRDH verleent subsidie voor dit project.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: met actieve lobby richting het Rijk zetten we in op voldoende financiële middelen, zodat afspraken over de N57 worden uitgevoerd. Daarnaast voeren we samen met andere partners een studie uit naar de invulling van de fietsverbinding langs de Hartelweg. Ook voeren we samen met de andere partners een voortgangsmonitor uit, waarin de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren.		Voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam zijn in het BO MIRT 2022 diverse maatregelen afgesproken die de betrokken overheidspartijen verder uitvoeren/uitwerken. De MRDH heeft de ongelijkvloerse kruising N57/Nieuweweg en bypass N57/N497 bij Hellevoetsluis opgenomen in het regionaal programma van MIRT-regio Zuidwest Nederland ten behoeve van het restbudget weginfra van het ministerie van IenW. In het BO MIRT 5 januari 2026 kwamen er financiële Rijksmiddelen (€ 18,5 miljoen) voor deze maatregelen beschikbaar. Dit is een eerste stap in het verbeteren van de doorstroming op de N57.

		De provincie Zuid-Holland (met medewerking van de MRDH en gemeente Nissewaard) heeft begin 2025 de studie naar de invulling van een nieuwe fietsverbinding langs de Hartelweg afgerond. De partijen concludeerden gezamenlijk dat een gelijkvloerse verbinding over de Groene Kruisweg vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk is. Eind 2025 is gestart met het verder studeren op het verbeteren van de huidige verbindingen. Waterschap Hollandse Delta en de gemeenten Nissewaard en Voorne aan Zee realiseren gezamenlijk de fietsroute Trambaanpad. Het waterschap is penvoerder voor uitwerking en realisatie. De MRDH en provincie Zuid-Holland verlenen beiden subsidie. We legden de relatie tussen de gebiedsuitwerking Voorne-Putten & Haven Rotterdam en het in 2025 gestarte project NOVEX Haven.
Gebiedsuitwerking Westland: in 2024 werken we samen met gemeente Westland, gemeente Den Haag en de provincie Zuid-Holland een maatregelenpakket uit. In 2025 nemen we hier een besluit over.		We hebben samen met de gemeenten Westland en Den Haag en de provincie Zuid-Holland gewerkt aan de Gebiedsuitwerking Westland. Partijen hebben gewerkt aan geactualiseerde verkeersberekeningen, een verdiepende studie HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Westland (incl. gemeente Maassluis) en een gezamenlijke verhaallijn. In 2025 is een geactualiseerd maatregelenpakket vastgesteld voor de gebiedsuitwerking. De verdiepende HOV Westland studie is nog niet vastgesteld, er volgt in 2026 nog een nieuwe modelberekening. De MRDH heeft de aansluiting A20/Coldenhovenlaan en A4/N223 opgenomen in het regionaal programma van MIRT-regio Zuidwest Nederland ten behoeve van het restbudget weginfra van het ministerie van IenW. In het BO MIRT 5 januari 2026 kwamen er financiële Rijksmiddelen voor deze maatregelen (respectievelijk € 2,1 miljoen en € 18,2 miljoen) beschikbaar.
Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit: we ronden de verkenningsfase af en nemen een besluit over een voorkeursvariant. Vervolgens werken we in 2025 aan het definitief ontwerp.		In 2025 hebben we nog niet gewerkt aan een definitief ontwerp voor Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit met de gemeente Zoetermeer en de provincie Zuid-Holland. Voordat we besluiten over een eventuele verlenging van Leiden-Zoetermeer tot aan station Lansingerland kijken we eerst vanuit sociaaleconomisch perspectief naar het bestaande mobiliteitsaanbod, en wat er nodig is aan aanbod.
MIRT-verkenning Oude Lijn: de kansrijke alternatieven voor de viersporigheid en de nieuwe stations Kethel, Rijswijk Buiten en Rotterdam Van Nelle worden onderzocht, en dit leidt tot één voorkeursalternatief. In het BO MIRT, in het najaar van 2025, nemen we een besluit over dit voorkeursalternatief. De		In het BO MIRT 2025 hebben Rijk (het ministerie van IenW en het voormalige ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) en regio (Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Zuid-Holland en gemeenten Rotterdam, Den Haag, Schiedam, Rijswijk, Dordrecht en

knopen Schiedam-Centrum en Laan van NOI volgen een vergelijkbaar proces.		Leiden) afspraken gemaakt over het voorkeursalternatief van de MIRT Verkenning Oude Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken verder te werken aan alle onderdelen van de Oude Lijn. Dit betekent dat voor de bestaande stations Den Haag Laan van NOI, Leiden en Schiedam Centrum op korte termijn gestart kan worden met de planstudiefase. Voor knooppunt Dordrecht zijn partijen het eens over de benodigde maatregelen. Maar daar moeten nog nadere afspraken worden gemaakt over de daarbij behorende kostenverdeling. Parallel wordt door het Rijk verder uitgewerkt wat nodig is voor frequentieverhoging naar acht sprinters per uur. De verkenning naar de aanleg van nieuwe stations wordt in 2026 afgerond. Het gaat om Dordrecht Leerpark, Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle en de daarvoor benodigde spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam. Rijk en regio reserveren een substantieel deel van het budget om in 2026 voor dit onderdeel afspraken te maken over het voorkeursalternatief inclusief de bekostiging daarvan.
Vaststellen van de multimodale adaptieve ontwikkelstrategie voor wegen, ov en fiets door Rijk en regionale partijen, inclusief een uitvoeringsagenda voor de Zuidelijke Randstad. De uitvoeringsagenda bestaat uit infrastructurele ingrepen en bereikbaarheidsbeleid.		Gebiedsprogramma MoVe werkte in 2025 aan een multimodale adaptieve ontwikkelstrategie. Dit gebeurde met meerdere regionale partners zoals gemeenten en MRDH. Er vond een heroriëntatie plaats over de vorm en inhoud van de ontwikkelstrategie.
Mobiliteitsvisie. Hoe ziet de mobiliteit in de MRDH in 2050 eruit? En wat is daar dan de komende vijf tot tien jaar voor nodig? Als uitwerking van de Strategische Agenda is in 2024 de Mobiliteitsvisie opgesteld. In 2025 vindt besluitvorming plaats en bepalen we welke programma's en projecten nodig zijn voor de uitvoering. De Mobiliteitsvisie krijgt daarnaast in 2025 waar mogelijk zijn doorwerking naar de ov-concessies.		We hebben de Mobiliteitsvisie in 2025 afgerond en eind 2025 ter zienswijze aangeboden aan de 21 gemeenteraden. De zienswijzen ondersteunen in grote lijnen de visie en daarnaast geven ze aanleiding tot aanvulling en aanscherping. Het algemeen bestuur heeft de aangepaste Mobiliteitsvisie behandeld en op 13 februari 2026 vastgesteld.

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

De regionale fietsagenda geeft aan wat er op de (middel)lange termijn tot 2040 nodig is aan verbeteringen in het regionale fietsnetwerk. De focus ligt op de verbindingen en ontbrekende schakels in het regionale netwerk tussen steden en/of dorpen. De MRDH verleent subsidie aan wegbeheerders voor het verbeteren van regionale fietspaden. We zetten ons samen met de provincie Zuid-Holland in om voor deze opgave aanvullende financiering van het Rijk aan te trekken. De wegbeheerders voeren de verbeteringen van de fietspaden uit en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realiseren van 800 kilometer verbeterd regionaal fietspad.	Voor het realiseren van het lange termijn doel om in 2040 800 kilometer verbeterd fietspad te hebben, verleenden we in 2025 18 subsidies in de subsidiecategorie Fietsinfrastructuur.
Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij ov-knooppunten).	Voor het realiseren van het lange termijn doel om in 2040 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij ov-knooppunten) te hebben, gaven we 1 beschikking af in 2025.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Regionale fietsagenda (middel)lange termijn		
We ondersteunen gemeenten bij studies en de uitwerking van projecten uit de Regionale Fietsagenda. Ook helpen we bij de financiering van deze fietsprojecten, zodat we tot uitvoering kunnen overgegaan.		We hebben geen Regionale Fietsagenda opgesteld omdat: 1. We constateren dat er vooralsnog geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar komen voor de uitvoering van fietsmaatregelen. 2. Het opstellen van een regionale fietsagenda, naast het bestaand regionaal fietsbeleid, geen toegevoegde waarde heeft.
We geven advies aan wegbeheerders waar het regionale fietsnetwerk uitgebreid kan worden. Daarnaast geven we advies waar het fietsparkeren bij ov-haltes kan worden verbeterd.		We hebben gemeenten ondersteund bij de uitwerking van Metropolitane fietsroutes (MFR) en subsidieaanvragen voor fietsroutes uit het regionaal basisnet fiets getoetst. In 2025 heeft de MRDH € 11,1 miljoen subsidies verleend voor verbetering van fietspaden op het basisnet fiets. Daarnaast heeft de MRDH fietsparkeertellingen uitgevoerd en de resultaten met gemeenten gedeeld, zodat zij weten waar zij het fietsparkeren bij ov-haltes kunnen verbeteren.
We lobbyen voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk en fietsparkeren vanuit het Rijk en vanuit Europese fondsen.		De beschikbare rijksmiddelen voor de periode 2024-2026 zijn in het BO MIRT 2024 belegd. Het Rijk heeft in het BO MIRT 2024 een bijdrage voor twee MFR-projecten toegezegd. De MRDH heeft hiervoor subsidieaanvragen bij het Rijk ingediend. In 2025 kwam geen nieuwe rijksmiddelen meer beschikbaar. Wel is de MRDH één van de 24 partners van Tour de Force; een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms. Via deze samenwerking faciliteren we kennisontwikkeling en -deling, brengen we mensen bij elkaar, en zorgen we ervoor dat de fiets hoog op de agenda staat. In 2025 is vanuit Tour de Force een brief verzonden aan de informateur waarin de partners de nieuwe regering vragen te investeren in de fietsontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties, in vlotte en veilige doorfietsroutes en in fietsveiligheid.

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 de bereikbaarheid verbetering is gewenst. We delen de kennis met de wegbeheerders en benutten de kansen om multimodaal de bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren. De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit. Op basis van de behoefte van gemeenten kunnen we samen de kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de gebieden per fiets verder verkennen via het opstellen van een kansenkaart fiets.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Uitvoering van projecten voortkomend uit de vastgestelde aanpak voor de verbetering van bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.	Gemeenten of natuurbeherende organisaties hebben in 2025 nog geen projecten voorgesteld, maar de focus gelegd op het beleidsmatig beter koppelen van mobiliteit/bereikbaarheid aan natuur- en recreatie.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden		
We stimuleren gemeenten en recreatieschappen actief om de projecten uit te voeren waarmee de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden wordt verbeterd.		Voor het thema bereikbaarheid en recreatie- en natuurgebieden heeft de bestuurscommissie besloten: 1.De verdere uitwerking van beleid voor het verbeteren van bereikbaarheid recreatie- en natuurgebieden via ov-knooppunten wordt onderdeel van de uitwerking van de mobiliteitsvisie. 2.Deelname aan de pilot Groene Haltes is verlengd van december 2025 naar december 2026 en leerervaringen uit de pilot betrekken we in de uitwerking van het beleid. 3.Uitsluitend op verzoek van gemeenten, provincie en/of natuurbeherende organisaties zetten we ons in als kennismakelaar of subsidieverlener bij de verbetering van de bereikbaarheid van specifieke recreatie- en/of natuurgebieden van regionaal belang. Kansenkaart fiets komt te vervallen, omdat hier geen behoefte meer aan is.

Implementeren van ‘Groene ov-Haltes’ waarbij (betere) fietsvoorzieningen bij ov-haltes komen of de routes naar groengebieden vanaf de halte verbeteren. Partners zorgen dat duidelijk wordt in het uiterlijk of voorzieningen bij de halte dat deze nabij een groengebied ligt. Geschikte locaties voor groene haltes worden gekozen aan de hand van nabijheid van groen en recreatie- en natuurgebieden (max. 20 minuten wandelen), de aanwezigheid van een wandelknooppuntenkaart en de geschiktheid van de halte zelf. De vier haltes waar in 2024 een pilot zal plaatsvinden zijn: metrohalte Romeynshof, metrohalte Rhoon, metrohalte Rodenrijs en bushalte Begraafplaats Holy. Bevindingen uit de pilot worden in 2025 meegenomen in opschaling bij implementatie.		We hebben in het kader van Groene ov Haltes in samenwerking met gemeente Rotterdam, Vlaardingen, Lansingerland, provincie Zuid-Holland, RET en natuurorganisaties Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten een lijst van assets inclusief beheerder opgesteld. We hebben het afgelopen jaar gebouwd aan onze multidisciplinaire samenwerking. Metrohalte Rodenrijs is inmiddels gerealiseerd als Groene ov Halte tegelijk met gebiedsontwikkeling aldaar. Besloten is de planning voor de overige haltes aan te passen van realisatie van eind 2025 naar eind 2026.

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling en economische locaties

Adviseren over het verbeteren van de bereikbaarheid bij en helpen met kennis over integrale gebiedsontwikkeling. Zo dragen we bij aan aantrekkelijke en leefbare stedelijke gebieden, en zorgen we ervoor dat de 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, kennismakelaar en stelt vanuit het lidmaatschap van de Verstedelijkingsalliantie deze kennis aan alle gemeenten ter beschikking. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling. De MRDH onderzoekt de bereikbaarheid van economische locaties, brengt in beeld of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Benutten kansen rondom de locaties van de Verstedelijkingsalliantie en overige belangrijke gebiedsontwikkelingen.	De Verstedelijkingsalliantie hielp in 2025 gemeenten een aanvraag te doen voor gebiedsbudgetten in het kader van de WoMo-subsidie (woningbouw en mobiliteit).
Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.	De gemeenten langs de Hoekse Lijn kregen in 2025 een WoMo-subsidie toegekend om kansen voor gebiedsontwikkeling te benutten.
Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.	In de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie heeft de bereikbaarheid van de economische locaties een belangrijke positie gekregen, als basis voor een meer integrale aanpak vanaf 2026.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties		
Samen met de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis (samenwerkingsverband Hoekse Lijn) werken we aan gemeente-overstijgende vraagstukken voor mobiliteit in relatie tot wonen en werken. We adviseren gemeenten daarbij over het optimaal benutten van de nieuwe stations aan de Hoekse Lijn voor het duurzaam ontsluiten van de woningbouwopgave.		De gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis werkten op ad-hoc basis aan gebiedsoverstijgende vraagstukken. Ook binnen de Mobiliteitsvisie is nadrukkelijk oog voor duurzaam ontsluiten van woningbouwopgave.
We geven mede richting aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening, duurzame bereikbaarheid en nabijheid. We nemen deel aan diverse regionale ruimtelijke trajecten en landelijke overleggen, zoals het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving.		De MRDH bracht de samenhang tussen ruimtelijke ordening, duurzame bereikbaarheid en nabijheid in bij regionale en landelijke overleggen met het Rijk en koepelorganisaties.

2.1.1.2 Opdracht 3; actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten in op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit: lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit. Deze vormen:

- helpen de bereikbaarheid te verbeteren
- nemen minder ruimte in dan individuele automobiliteit
- zijn toegankelijk en betaalbaar
- bevorderen de gezondheid
- 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. Daarbij verschilt de aanpak per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in het (hoog) stedelijke gebied anders zijn dan in het meer landelijke gebied. Naast fysieke ingrepen maakt mobiliteitsmanagement het mogelijk om lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit te stimuleren en spreiding van mobiliteit over de dag/week aan te moedigen. We stimuleren het toepassen van Mobility as a Service (MaaS), innovaties en nieuwe technologieën om de gewenste mobiliteitstransitie te bereiken. Efficiënt omgaan met de ruimte voor verkeer zorgt er in steden en dorpen voor dat er meer ruimte is voor het inrichten van een prettige leefomgeving. En dat is noodzakelijk, gelet op 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 MFR helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. We leveren 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	De kennisontwikkeling van Smart Mobility richtte zich in 2025 vooral op publieke mobiliteit, deelmobiliteit en automatisch vervoer. we passen die kennis direct toe op deze drie thema's met meerdere pilots, die de komende jaren tot resultaten gaan leiden.
Circa zes projecten per jaar voor het testen en uitproberen van nieuwe innovaties en van nieuwe technologieën die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	De InnOVatieroute (RET, HTM, EBS, MRDH) voerde zes innovatiepilots uit, ook in samenwerking met andere vervoerders in Nederland. Het doen van pilots vergroot naar de toekomst het leervermogen van RET, HTM, EBS en MRDH om het regionale mobiliteitssysteem te verbeteren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)		
Alle maatwerkafspraken voor complexe schakels binnen vastgestelde routes ronden we af. 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.		1. De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit stelde op 5 februari voor de Metropolitane Fietsroute (hierna te noemen MFR) Delft-Rotterdam Alexander drie maatwerkafspraken vast, te weten: Gelatinebrug, Varenbrug, fietsecoduct A13. Voor de Oude Bovendijk is nog geen maatwerkafspraak gemaakt. 2. MFR Westland-Rotterdam: in totaal twee maatwerkafspraken: - Gerrit Verboonstraat, Oranjestraat, Koemarkt, Rotterdamsedijk (Schiedam) - afgerond - Koepaardbrug/Deltaweg (Maassluis) - in voorbereiding - West-Kruiskade (Rotterdam) - is komen te vervallen 3. MFR Zoetermeer-Rotterdam: het maken van een maatwerkafspraak voor de Hellingbaan ter hoogte van station Lansingerland/Zoetermeer is op verzoek van wegbeheerders tot nader order getemporiseerd. 4. MFR Ridderkerk-Rotterdam: in voorbereiding is één maatwerkafspraak voor: - Viaduct N210 (Capelle a/d IJssel)
We ondersteunen wegbeheerders van routes bij het aanvragen van bewegwijzering bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst die de bewegwijzering landelijk beheert.		In 2025 zijn door wegbeheerders geen aanvragen voor bewegwijzering bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst ingediend, omdat prioriteit lag bij verder uitwerken van de ontwerpen en aanvragen van een subsidie.

We stellen de beleidsuitwerking regionale fietsstimulering vast en ondersteunen de gemeenten met kennisdeling bij het uitvoeren van regionale activiteiten fietsstimulering.		We hebben verkend of een afzonderlijke beleidsuitwerking fietsstimulering bijdraagt aan de regionale doelstellingen op het gebied van fiets. Resultaat is een inspiratiedocument dat inzichtelijk maakt wat er allemaal speelt op het gebied van fietsstimulering. Bij de actualisatie van de subsidieverordening in 2026 wordt het inspiratiedocument fietsstimulering meegenomen. De inzet is erop gericht de bestaande kennis en materialen zo efficiënt mogelijk te benutten. De MRDH ondersteunt de gemeenten daarbij met kennisdeling over fietsstimulering bij de uitvoering van regionale activiteiten voor fietsstimulering, gekoppeld aan metropolitane fietsroutes, het basisnetwerk fiets en ketenmobiliteit.

Smart mobility, MaaS en programma AVLM

We ontwikkelen en delen kennis op het gebied van 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 Smart Mobility en MaaS, waarbij bijdrage aan de opdrachten uit de Strategische Agenda voorop staat. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor het toepassen van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders voeren de toepassingen uit en ook andere partijen zoals de vervoerders realiseren, hiertoe gestimuleerd door de MRDH, innovatieprojecten.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	Samen met het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV) is de website www.crow-smartmobility.nl in 2025 ontwikkeld om kennis te delen. Het programma Mobility as a Service (MaaS) is in 2025 afgerond en er is gestart met een pilot met de zelfrijdende bus bij Rotterdam-The Hague airport. Dit is onderdeel van het programma Automatisch Vervoer op de first en Last Mile (AVLM).

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Smart mobility, MaaS en programma AVLM		
We identificeren kansen voor innovatie en nemen initiatief om deze kansen te verzilveren.		MRDH is actief benaderd voor deelname aan innovaties. Dat gebeurt via het publiek private samenwerkingsverband Connekt en soms worden we rechtstreeks benaderd voor innovaties. De MRDH nam ook in 2025 deel aan de InnOVatieroute.
We organiseren cofinanciering voor maatregelen die voortkomen uit het Rijksprogramma Smart Mobility.		Het rijksprogramma Smart Mobility is afgerond. Voor deelmobiliteit en publieke mobiliteit is een succesvolle aanvraag voor cofinanciering gedaan.
We adviseren actief bij de lopende AVLM-projecten (Automatisch Vervoer Last Mile) Martha Rotterdam The Hague Airport en Capelle Rivium.		Het project Martha (Automatisch Vervoer Last Mile) Rotterdam The Hague Airport is van start gegaan. Daarin leren we samen met de partners. Er is een verzoek binnen gekomen voor ondersteuning van Capelle bij de toekomst van de parkshuttle waar we positief op hebben gereageerd.
We organiseren bijeenkomsten voor bestuurders en ambtenaren ter inspiratie voor nieuwe initiatieven en kansen.		Georganiseerd: informatiemiddag over data en digitalisering, opening en kennissessie rondom Martha, Bijeenkomsten over deelmobiliteit Bijeenkomst over digitaal verkeersmanagement in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB).
We monitoren structureel de kwaliteit van de data en adviseren gemeenten over de door Rijk en regio afgesproken digitaliseringsopgave.		2025 is het laatste jaar van de digitaliseringsopgave afspraken met het Rijk. Hierin hebben we de kwaliteit van de data gemonitord. We blijven de ontwikkelingen volgen in het digitaal stelsel mobiliteitsdata. De datakwaliteit van wegwerkzaamheden monitoring wordt gecontinueerd.
We ronden de pilot iVRI-communicatie en tram 1 in Delft af. iVRI staat voor intelligente verkeersregelinstallatie.		De pilot iVRI fase 1 is afgerond. De pilot wordt gecontinueerd omdat brede uitrol nog niet mogelijk is.
We verkennen het project ‘Verbonden fietsen’ met fietsprioriteit bij verkeerslichten op fietsroutes.		Het project Verbonden fietsenproject is verkend. De provincie Zuid-Holland heeft middelen beschikbaar gesteld voor een nieuwe app waarbij fietsers bij iVRI's prioriteit kunnen krijgen. Wel is er wat vertraging zodat uitrol pas in 2026 zal plaatsvinden.

Programma duurzame mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO_2-reductie en afname van 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 CO_2-uitstoot in 2030, die in het regeerakkoord is onderschreven. 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof.	In 2025 is een effectbepaling reductie van CO_2-uitstoot, stikstof en fijnstof uitgevoerd. We herhalen deze effectbepaling om de twee of drie jaar.
Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.	In 2025 is 55% van de busvloot elektrisch aangedreven. Bij de HTM zijn in 2025 100 aardgasbussen vervangen door emissievrije bussen, waarmee dit doel ruimschots op koers ligt naar 100% zero-emissie in 2030. De HTM is het in 2025 als eerste vervoerder in Nederland gelukt om de dienstregeling volledig zero-emissie uit te voeren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Duurzame Mobiliteit		
In 2025 laten we veertig nieuwe emissievrije bussen instromen in de regio. Daarmee is in 2025 40% van de busvloot emissievrij.		In 2025 is 55% van de busvloot elektrisch aangedreven. Daarmee halen we onze doelstelling ruim: 40% emissievrije bussen in 2025.
We maken een nieuwe effectbepaling voor duurzame mobiliteit, zodat we jaarlijks kunnen monitoren in hoeverre we als regio bijdragen aan de Europese en Nationale doelstelling 55% CO_2-reductie in 2030.		We hebben, samen met 21 gemeenten een nieuwe effectbepaling uit laten voeren, waarin de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof als gevolg van het maatregelenpakket duurzame mobiliteit is berekend. Hiermee dragen we bij aan de Europese en Nationale doelstelling 55% CO_2-reductie in 2030.
We geven invulling aan de acties die voortkomen uit de in 2024 vastgestelde agenda voor deelmobiliteit, zero-emissiezones en werkgebonden mobiliteit in de metropoolregio.		We hebben, samen met gemeenten de acties uit het plan van aanpak regionale samenwerking op Zero Emissiezones afgerond, met uitzondering van een bijeenkomst over de ‘lessons learned’ vanuit ZE-gemeenten (volgt bij behoefte in 2026).
We onderhouden en actualiseren ons digitaal platform voor duurzame mobiliteitsoplossingen, zodat gemeenten en andere partners snel toegang hebben tot actuele oplossingen voor de verduurzaming van mobiliteit.		We onderhouden en actualiseren ons digitaal platform duurzame mobiliteit doorlopend. We passen de pagina ‘regionaal maatregelenpakket’ periodiek aan naar aanleiding van de nieuwe effectbepaling.
We organiseren kennissessies over laadinfrastructuur, innovaties in mobiliteit en duurzame brandstoffen.		We hebben kennissessies georganiseerd in relatie tot de te maken effectbepaling, onder andere over de RMP (Regionale mobiliteitsplannen)-tool van CROW en brede welvaart indicatoren.

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 juiste handvatten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten. Wegbeheerders en de andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
De mobiliteitsvisie geeft de positie van deelmobiliteit weer in het multimodale regionale vervoersysteem van de MRDH.	In de ontwerp-mobiliteitsvisie is in 2025 de positie van deelmobiliteit weergegeven in het multimodale regionale vervoersysteem van de MRDH. Tegelijk heben we in 2025 een pilot publiek regionaal deelfietsensysteem gestart.
Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit om te kunnen inspelen op de kansen van deelmobiliteit bij het behalen van de doelen van gemeenten en de Strategische Agenda, en hinder van deelmobiliteit collectief gezamenlijk aan te pakken. 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 regiogemeente uniform in te zetten.	We hebben kennis ontwikkeld en gedeeldr over onder andere de marktordening voor deelmobiliteit, maar ook over gebruikservaringen. De standaardverordening staat inmiddels op natuurlijkdeelmobiliteit.nl. We hebben gemeenten geholpen door vragen te beantwoorden.

Wat deden we daardoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Deelmobiliteit in de regio		
We monitoren het ecosysteem voor deelmobiliteit (aanbod en gebruik).		De jaarlijkse monitor vanuit Natuurlijk! Deelmobiliteit is opgeleverd. We zien een bescheiden groei van aanbod en gebruik.
Uit de regionale Mobiliteitsvisie komen kansen voor deelmobiliteit in regionaal verband naar voren. We gaan gezamenlijk met gemeenten en aanbieders deze kansen vormgeven. De projecten, taken en rollen van de verschillende actoren worden uitgewerkt in een plan van aanpak. We monitoren de voortgang van eenieders inzet.		Uit de regionale Mobiliteitsvisie zijn kansen gekomen voor regionaal deelmobiliteit. Alle gemeenten zijn benaderd met ideeën over deelmobiliteit. Dit heeft geresulteerd in besluitvorming over de verkenning naar een publiek regionaal deelfietsensysteem. Hier is samen met de gemeenten aan gewerkt.
We nemen actief deel aan het landelijk programma deelmobiliteit 'Natuurlijk! Deelmobiliteit'. Succesprojecten vertalen we door naar onze regio.		We hebben actief deelgenomen aan het landelijk programma Natuurlijk! Deelmobiliteit. Op natuurlijkdeelmobiliteit.nl staat informatie voor de gemeenten.
De kennis die we opdoen delen we met de 21 gemeenten. Hiervoor organiseren we regionale overleggen met de thema's deelmobiliteit, MaaS en Hubs.		Er is een themaoverleg geweest over deelfietsen om kennis te delen met de 21 gemeenten. Daarnaast is er veel bilateraal overleg geweest met gemeenten en hebben we kennis gedeeld via de mail.

We vullen de Nationale Kennisbank Deelmobiliteit en brengen het onder de aandacht van de gemeenten.		De Nationale Kennisbank Deelmobiliteit is gevuld met de aanpak over deelmobiliteit in de MRDH. De kennisbank is via natuurlijkdeelmobiliteit.nl beschikbaar gesteld.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.	Binnen de werkgeversaanpak hebben 491 bedrijven de mobiliteitsscan ontvangen. 360 bedrijven zijn actief aan de slag met mobiliteitsmanagement. Naast de werkgeversaanpak is in september de Reiswijs app gelanceerd, 1535 gebruikers van de Dumoco app zijn direct overgestapt op de nieuwe Reiswijs app. In 2024 met een doorloop in 2025 hebben we een maatwerkopdracht verleend aan ZHB. Het ging hierbij om fietsstimulering en het bieden van (elektrische)fietsprobeerpools. Dit is uitgezet bij 30 bedrijven waarbij totaal 400 medewerkers gebruik hebben gemaakt van de probeerpools.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB)		
We geven ZHB de opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren, door onder meer bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. Afspraken hierover leggen we samen met de andere samenwerkingspartners en ZHB vast in het jaarplan 2025 van ZHB.		In 2025 hebben we met het ministerie van infrastructuur en waterstaat (IenW) afspraken gemaakt over de meerjarige financiering van ZHB. De financiële bijdrage vanuit IenW is gekoppeld aan het landelijk programma Spits Spreiden en Mijden. Ook is in 2025 de strategische koers van ZHB tot 2030 is vastgelegd in het strategisch koersdocument en voor 2026 geconcretiseerd in het jaarplan. Gefinancierd vanuit het landelijk programma Spits Spreiden en Mijden (Fiche A) bouwt ZHB een dashboard om zo nog beter in beeld te brengen de resultaten op straat en hoe de aanpakken bijdragen aan bewust reisgedrag en de doelstellingen vanuit Spits Spreiden en Mijden. Vanuit Spreiden en Mijden (Fiche B) is de werkgeversaanpak in Rotterdam en in Den Haag verder

		geïntensiveerd. Vanuit die werkgeversaanpak hebben 491 bedrijven een mobiliteitsscan ontvangen, waarvan 360 bedrijven actief aan de slag zijn met mobiliteitsmanagement. Om de werkgeversaanpak te ondersteunen zijn er lunch en learn webinars georganiseerd, bedrijven bijeenkomsten (onder andere rondom de NAVO-Top), is er een start gemaakt met de campagne Vaststaan of meebewegen, wat doe jij? en is de Reiswijs app gelanceerd.
We nemen actief deel aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek en de gebiedstafels. In de gebiedstafels ‘Zuidhollandse Eilanden en havengebied’, ‘Haaglanden inclusief Westland’ en ‘Rotterdam en omgeving’ bepalen we gezamenlijk met gebiedspartijen welke activiteiten uit de gebiedsgerichte aanpakken we in 2025 willen uitvoeren.		In het strategisch koersdocument van ZHB en in het jaarplan 2026 staat het intensiveren van de gebiedsgerichte aanpak hoog op de agenda staat omdat de opgave dermate groot/urgent is. We zien echter dat het tot op heden niet lukt om via ZHB te komen tot breed gedragen aanpakken op gebiedsniveau. Er lopen daarom gesprekken hoe we de gebiedsaanpakken kunnen versterken. Naast de gebiedsaanpakken zijn er ook de inhoudelijke werkgroepen mobiliteitsmanagement en logistiek. Voor logistiek is een bureau ingehuurd om te onderzoeken of en hoe de logistieke aanpak bijdraagt aan de dubbeldoelstellingen van ZHB (hinderaanpak en structurele gedragsverandering). De resultaten hiervan zullen naar verwachting Q1 2026 gedeeld worden. Bij mobiliteitsmanagement staat de voortgang van de ontwikkelagenda mobiliteitsmanagement onder druk. Dat komt doordat het invullen van de fiches voor het landelijk programma Spits Spreiden en Mijden veel tijd heeft gevraagd. Ook vragen de gesprekken met de mobiliteitsadviseurs veel tijd en aandacht vanwege de wet DBA (Deregulering Beoordeling Arbeidsrelaties). Wel is de werkgroep mobiliteitsmanagement gekomen tot een uniforme ZHB-aanpak voor gedragsverandering om de huidige versnippering te bundelen, waarbij de kortetermijnhinder wordt gekoppeld aan lange termijn.

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 de daarbinnen 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 de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het ov en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een verbeterd ov-systeem, zodat het voor de reiziger makkelijker en aantrekkelijk wordt om het ov te gebruiken, en een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.	Vooruitlopend op de vastgestelde Mobiliteitsvisie en naar aanleiding van de intentie om de railconcessie van RET te verlenen per 2028, stelde MRDH in samenwerking met RET en HTM een eerste versie Nota van Uitgangspunten (NvU) aan het opstellen voor alle toekomstgerichte concessies voor publieke mobiliteit. Dat gaat naast openbaar vervoer ook over andere vormen van publieke mobiliteit. Bestaand beleid (o.a. Plan Toekomstvast Tramnet uit 2023) is hierin meegenomen, Deze NvU wordt naar verwachting medio 2026 vastgesteld. In de vervoerplannen 2025 van de ov-bedrijven is met een gelijkblijvend aantal dienstregelingskilometers (uitgangspunt van de Bestuurscommissie Va) ten opzichte van het voorgaande jaar vraag en aanbod van openbaar vervoer geoptimaliseerd ten behoeve van de dienstregelingen in 2025.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
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		
We werken aan een nieuwe railconcessie voor de RET. In lijn met de besluiten over borging toekomstbestendig ov in de hele regio wordt deze concessie, eerder dan oorspronkelijk gepland, vernieuwd en gaat deze in per 2027. Deze railconcessie geeft mede invulling aan de ambities en uitgangspunten van de in 2024 opgestelde Mobiliteitsvisie. Op deze wijze werken we aan een eenduidige wijze van contracteren in de hele regio en aan het versterken van de samenwerking tussen HTM en RET.		In de strategische samenwerking MRDH, HTM en RET is de intentie uitgesproken om de nieuwe railconcessie van RET per 2028 te laten ingaan. De MRDH, gemeente Rotterdam en RET zijn in gesprek over verlenging van de Bestuursovereenkomst ‘Toekomstbestendige openbaar vervoer in de regio’ uit juli 2024.
In 2025 werken we in de regio Rotterdam aan een vernieuwd busnet, met onder meer combinaties met maatwerkvervoer, een betere toegankelijkheid en een integratie met het stedelijk 30 kilometer/uur regime.		In het Plan Busnet werken we (MRDH, RET en gemeente Rotterdam) aan een toekomstvast busnetwerk voor 2029-2040 in de regio Rotterdam. De analysefase, waarin het huidige netwerk en reisgedrag onderzocht werd, is afgerond. De colleges van B&W van de 14 busgemeenten hebben een update van het proces en de analyse notitie ontvangen.

We onderzoeken de mogelijkheden voor de combinatie van openbaar vervoer met maatwerkvervoer. Daarna volgt/volgen een of meerdere pilot(s).		Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor de combinatie van openbaar vervoer en maatwerkvervoer. De MRDH heeft wel een aanvraag voor subsidie voor een pilot bij het ministerie van IenW ingediend en heeft financiële middelen toegekend gekregen. De resultaten dienen als leertrajecten voor het verder vormgeven van publieke mobiliteit zoals beoogd wordt met de Mobiliteitsvisie.
Sinds 2024 zijn we weer gestart met het proces van de vervoerplannen van de vervoerders. Dit zetten we door in 2025. De uitwerking van vastgestelde ov-plannen, zoals het Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam, verloopt mede via het vervoerplan.		We hebben de vervoerplanprocedure doorlopen met als uitgangspunt een gelijkblijvend productieniveau waarmee we binnen de kaders van de begroting zijn gebleven.
We sturen op concessieafspraken om de kwaliteit voor de reiziger te garanderen en verbeteringen in de concessies te stimuleren.		Begin 2025 was er bij de ov-bedrijven meer dan nu sprake van personeelstekorten met afgeschaalde dienstregelingen en meer uitval dan normaal tot gevolg. We hebben de bestuurders en ambtenaren van onze 21 gemeenten op de hoogte gehouden over de inhoud van de dienstregelingen van de ov-bedrijven. In de concessie-overleggen hebben we met de vervoerders besproken welke maatregelen de vervoerders nemen om de personeelstekorten op te lossen. Samen met de ov-bedrijven blijven we de focus leggen op de kwaliteit van de dienstuitvoering en op noodzakelijk verbeteringen.

2.1.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk. Dat is 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 is en 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 in het kader van beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele (forse) hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) 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. Vanuit dit beeld is duidelijk waarop de komende jaren wordt ingezet. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen tot uitvoering te brengen. We zijn gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en de inzet in nationale kaders en (financiële) middelen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	De 38 in 2025 gerealiseerde projecten hebben bijgedragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	In 2025 steeg het aantal deelnemende basisscholen aan het programma SCHOOL op SEEF naar 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.	Voor het programma TotallyTraffic is de deelname in 2025 gestegen naar 46%.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid		
We voeren het programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025 en we actualiseren het programma.		Vanuit het programmamanagement voor verkeersveilige gedragsbeïnvloeding gaven we uitvoering aan de verkeerseducatieprogramma’s SCHOOL op SEEF, Totally Traffic en Dode Hoek-lessen. We hielpen gemeenten om verkeerseducatie en -campagnes op te nemen in hun beleid- en uitvoeringsplannen. Opdrachten en subsidies in het kader van gedragsbeïnvloeding (educatie) maken onderdeel uit van het programma kleine projecten in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) en worden daarmee verantwoord via het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De regionale uitvoeringsagenda loopt tot en met 2028 en hoeft momenteel niet geactualiseerd te worden

Samen met de gemeenten actualiseren we de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.		De regionale uitvoeringsagenda loopt tot en met 2028 en hoeft momenteel niet geactualiseerd te worden.
We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffers. Deze ontwikkeling wordt gebruikt om de risicoanalyse te actualiseren en zo nodig nieuwe doelgroepen te benoemen of nieuwe gedragsmaatregelen te ontwikkelen.		Vanuit de analyse van de recente verkeersongevalscijfers blijkt dat we met de juiste doelgroepen, zijnde fietsers, jongeren en ouderen en risicogedragingen, zoals afleiding, snelheid, rijden onder invloed, aan de slag zijn.
Voor de optimalisatie van verkeershandhaving voeren we gesprekken met politie en gemeenten. Het streven is dat gemeenten verkeersveiligheid opnemen als onderwerp in het lokale integrale veiligheidsplan. Daarnaast kan de MRDH adviseren over het verbeteren van de samenwerking tussen gemeenten en politie.		We namen deel aan de klankbordgroep verkeershandhaving, waarvan de provincie, parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM), politie en Openbaar Ministerie ook onderdeel zijn. In 4 overleggen per jaar werkten we aan een betere afstemming van een ieders inzet voor een goede samenwerking.
We ontwikkelen samen met de gemeenten voorlichtingscampagnes gericht op de risicogroepen: • scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar); • scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar); • jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar); • onervaren bestuurders (18-24 jaar); • kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar).		In samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland is de campagne “Houdt rekening met elkaar" ontwikkeld. De campagne is gericht op alle verkeersdeelnemers en werd door verschillende gemeenten ingezet. Voor de jongeren (16-24 jaar) is het programma #IMPACT ontwikkeld en voerden we enkele pilots uit met gemeenten Westland, Vlaardingen, Lansingerland en Zoetermeer en de politie.
Door kennisdeling in het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg, subsidies en via de maandelijkse nieuwsbrief Verkeersveiligheid stimuleren we gemeenten om deze voorlichtingscampagnes uit te voeren.		Om onze kennis te delen en de samenwerking tussen ons en de gemeenten te bevorderen organiseerden we 5x per jaar een verkeersveiligheidsoverleg voor de gemeentelijke contactpersonen. En zonden we iedere 2 maanden een nieuwsbrief naar de gemeenten.

Autonetwerk en verkeersmanagement

Met oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk adviseren we wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen in het netwerk. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen (zoals fietsverbindingen) en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen ov wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. We geven opdracht aan ZHB voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en 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 ZHB. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met ZHB als helpende schakel.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.	De advisering en subsidiëring van de beide projecten A20 en N57 in 2025 leiden na oplevering tot verbetering van de doorstroming en daarmee optimalisatie van het wegennetwerk.
Via ZHB wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en organiseren we afstemming rond de multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg.	Door met andere overheden binnen uitvoeringsorganisatie ZHB samen te werken, realiseerde we in 2025 gezamenijk het regionaal verkeersmanagemen en een afgestemde planning voor de multimodale programmering van onderhoud en wegwerkzaamheden spoor en weg.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Autonetwerk en verkeersmanagement		
We voeren een knelpuntenanalyse uit qua betrouwbaarheid en reistijd van het metropolitaan wegennet over het jaar 2024.		De knelpuntenanalyse qua betrouwbaarheid en reistijd van het metropolitane wegennet over het jaar 2024 is in april 2025 afgerond, vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 11 juni 2025 en gepresenteerd in de adviescommissie op 3 september 2025. Ten opzichte van 2023 is de doorstroming en betrouwbaarheid op het metropolitane wegennet van de MRDH min of meer gelijk gebleven en een groot deel van de knelpunten bevinden zich op dezelfde plek.
We stellen samen met de wegbeheerders maatregelen en vervolgonderzoeken vast ter oplossing van de knelpunten.		De MRDH stelde in de 2e helft van 2025 samen met de wegbeheerders vast voor welke knelpunten uit de knelpuntenanalyse maatregelen of vervolgonderzoeken nodig zijn om de knelpunten op te lossen. Op vrijwel alle knelpunten zijn al maatregelen in uitvoering, uitwerking of in studie.
We adviseren bij infrastructurele ingrepen van wegbeheerders door toetsing aan het regionale beleid (Strategische agenda/Mobiliteitsvisie) en het aanleveren van inhoudelijke kennis.		De MRDH leverde in het 2025 inhoudelijk kennis en adviseerde bij de ontwerpen en verkeerskundige onderzoeken naar de ongelijkvloerse kruising N57/Nieuweweg bij Hellevoetsluis (Voorne aan Zee) en de A20 Coldenhovelaan (Westland, aansluiting 6). De projecten zijn vervolgens mede door de MRDH succesvol ingediend voor Rijksmiddelen (Besluit in BO MIRT 5 januari 2026).
We werken samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen uitvoeringsorganisatie ZHB.		In 2025 werkten we samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen uitvoeringsorganisatie ZHB.

We beheren en ontwikkelen het verkeer- en vervoermodel, zodanig dat het verkeer en vervoermodel actueel en beschikbaar is om te gebruiken door de gemeenten en de werkorganisatie.		De MRDH leverde het verkeer- en vervoermodel (V-MRDH) voor diverse studies. Daarnaast voerde de MRDH diverse werkzaamheden uit om het model actueel en beleidsrelevant te houden. De MRDH heeft in 2025 gewerkt aan verbetering van de ov-module en een (kleine) update van het V-MRDH waarbij opmerkingen gemeenten zijn verwerkt. Dit kostte meer tijd dan verwacht. Een nieuwe versie van het V-MRDH wordt in april 2026 opgeleverd.

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op een kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Ze onderzochten en bepaalden samen welke knooppunten worden aangepakt. De MRDH helpt vervolgens, samen met betrokken partijen, om de opgave uit te werken, de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving (onder meer de verstedelijking) te bespreken en de oplossingsrichtingen te verkennen. Ook helpen we de regio-gemeenten en andere partijen met de planvorming en het opstellen van een startdocument. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidie voor de verbetering van het ov-knooppunt. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
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.	Met het deelnemen aan werkgroepen en overleggen en het werken aan startnotities hebben we in 2025 stappen gezet om een aantal van de geplande ov-knooppunten te verbeteren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Knooppunten		
Met gemeenten en vervoerders maken we afspraken voor het verbeteren van bovengenoemde ov-knooppunten, daar waar het gaat over toegankelijkheid, verblijfskwaliteit en multimodale bereikbaarheid.		Samen met RET, HTM, EBS, NS, ProRail en de gemeenten hebben we in 2025 gewerkt aan het verbeteren van ov-knooppunten. We hebben in 2025 deelgenomen aan werkgroepen en overleggen bij Capelle Schollevaar en de MIRT-projecten Den Haag Laan van NOI en Schiedam Centrum om de knooppunten te verbeteren. Daarnaast hebben we gewerkt aan startnotities voor Rotterdam Rijnhaven, Rotterdam

		Melanchthonweg en de ov-halte Franciscus. Daarnaast hebben we gewerkt aan het verbteren van Rotterdam Alexander en Rhoon.

Ov-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies HTM en RET maken we 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, in Den Haag en in Rotterdam en omstreken voor metro en tram. Dit, zodat er voldoende ruimte is om de nieuwe voertuigen goed te stallen en te onderhouden (onder meer op de locaties GAVI Den Haag, ’s Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam). Gezien de verdere groei van ons ov-systeem neemt daarnaast het aantal voertuigen toe. De MRDH is concessieverlener van het regionale ov en we maken financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (inclusief remises). Dat doen we op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
We geven in de aankomende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal openbaar vervoer.	In afwachting van de vaststelling van de nieuwe Beheervisie in 2026, vormde de vigerende Beheervisie ook in 2025 het kader voor de instandhouding van de regionale railinfrastructuur en het materieel. De MRDH heeft hiermee invulling gegeven aan het verlenen van opdrachten en subsidies voor beheer en groot onderhoud aan de railassets en voertuigen, zoals vastgelegd in de railconcessies met de beheerders RET en HTM. Hiermee is gewaarborgd dat het regionaal openbaar vervoer veilig en betrouwbaar beschikbaar bleef voor de reiziger.
De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram, zodat het openbaar vervoer de komende jaren verder kan groeien.	De in 2025 uitgevoerde werkzaamheden aan de tramremise Guldenlaan (HTM) en de metroremise Waalhaven (onderdeel van het Programma Metronet van de RET) vormen de noodzakelijke basis voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit. Hoewel de volledige capaciteit pas na afronding van de vervolgfasen beschikbaar komt, hebben de inspanningen in 2025 direct bijgedragen aan de voortgang die nodig is om de beoogde groei van het railvervoer in de regio te faciliteren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
OV-concessies, onderdeel assets		
We toetsen de strategische beheer- en jaarplannen van de beheerders.		Op basis van het ons meerjarige Strategisch Asset Management Plan (SAMP) maakten de door ons aangewezen beheerders RET en HTM in 2025 het jaarlijkse Asset Management Plan (AMP). Daarin zijn de activiteiten en de planning van het beheer en (groot) onderhoud van de railassets opgenomen.
We werken aan veilige, betaalbare en beschikbare railassets.		Per kwartaal rapporteerden RET en HTM in 2025 over de voortgang van de AMP. We toetsten de voortgang aan de plannen en bespraken de uitkomsten in reguliere concessieoverleggen met de beheerders RET en HTM. De MRDH verleende wederom in 2025 subsidie aan HTM en RET voor het beheer en (groot) onderhoud van de railassets en voertuigen, op basis van afspraken in de concessies, de beheervisie, de SAMPs en de AMPs. Tevens is in 2025 verder gewerkt aan het opstellen van de te vernieuwen Beheervisie in samenwerking met de beheerders. Vaststelling in de BcVa is beoogd in 2026.
In 2025 zijn we gesprekspartner voor lokaalspoorgemeenten om de veiligheidskaders zo soepel mogelijk in gemeentelijke plannen te effectueren, om in onze groeiende regio ons railvervoerssysteem zo veilig mogelijk te houden.		In 2025 zijn we in gesprek getreden met lokaalspoorgemeenten om hen in een zo vroeg mogelijk stadium te helpen met de uitgangspunten uit onze Beheervisie en Veiligheidskaders.
We bepalen, daar waar de beheergrenzen onduidelijk zijn, samen met de gemeenten de grens tussen de fysieke ruimte waar de MRDH c.q. vervoerders verantwoordelijk voor is/zijn en de ruimte waar de gemeente voor verantwoordelijk is.		Vooruitlopend op het (naar verwachting in 2026) vaststellen van de beheerovereenkomst met de gemeente Den Haag, waarin afspraken gemaakt worden over de beheerverdeling en bekostiging van de uitvoering van het beheer, hebben we in 2025 stappen gezet om de beheergrenzen te verhelderen. Ook zijn we gesprekken gestart over gelijksoortige afspraken met gemeente Delft en TU Delft over lijn 19b. De beoogde actualisatie van de beheergrenzen en de eigendomsoverdracht van de railassets RandstadRail van ProRail naar MRDH worden in 2026 opgepakt.
De verbouwde remise Harstenhoekplein wordt in 2025 door de HTM in gebruik genomen.		De remise Harstenhoekplein is in 2025 in gebruik genomen.
We stellen de verkenning vervanging spoorbeveiliging RandstadRail/E-lijn vast (zie ook opdracht 1), inclusief de relatie met de railinfrastructuur van de Zoetermeerse Krakeling (lijn 3).		De préverkenning naar de toekomstbestendigheid van de Krakeling in Zoetermeer is in 2025 afgerond. Een verkenning is gestart.
We stellen de verkenning metrowerkplaats Waalhaven-zuid vast.		We hebben de verkenning van Metrowerkplaats Waalhaven-zuid in 2025 vastgesteld, dit leidde tot verdere studie en uitwerking, waarbij we

		verwachten een realisatiebesluit te nemen begin 2026 als onderdeel van het programma Metronet (opgave 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).		De coördinatie van 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), is in 2025 gecontinueerd waarbij verwacht wordt dat de planologische procedures eind 2026 doorlopen zijn.
We nemen een definitief besluit over de aankoop en vervanging van (nieuwe) metrovoertuigen van RET.		In 2025 heeft de BcVa een besluit genomen over de aankoop van metrovoertuigen. In 2026 volgt een check op het besloten aantal voertuigen.

2.1.2 Wat heeft het gekost?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten:					
Beleid en programmering					
Verkeer	7.209.041	-471.004	7.680.045	4.712.280	6.109.325
Openbaar vervoer	3.568.302	-1.018.566	4.586.868	4.586.868	4.310.314
Subsidie CROW-KpVV	898.374	-1.626	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**11.675.718**	**-1.491.195**	**13.166.913**	**10.199.148**	**11.319.639**
Exploitatie openbaar vervoer					
Concessies	503.102.484	-55.236.758	558.339.242	508.632.747	504.367.601
Overige kosten	7.660.749	909.497	6.751.252	46.265.883	7.287.788
Subtotaal Exploitatie OV	**510.763.233**	**-54.327.261**	**565.090.494**	**554.898.630**	**511.655.389**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	3.197.893	-500.100	3.697.993	3.803.899	2.956.888
Subtotaal Apparaatslasten	**3.197.893**	**-500.100**	**3.697.993**	**3.803.899**	**2.956.888**
Financiering					
Rente	18.365.054	758.961	17.606.093	20.400.920	14.830.174
Subtotaal Financiering	**18.365.054**	**758.961**	**17.606.093**	**20.400.920**	**14.830.174**
Vennootschapsbelasting					
Heffing vennootschapsbelasting	251	-149	400	400	242
Subtotaal vennootschapsbelasting	**251**	**-149**	**400**	**400**	**242**
Totaal lasten	**544.002.149**	**-55.559.744**	**599.561.893**	**589.302.997**	**540.762.332**
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	494.911.840	-64.699.440	559.611.280	553.382.841	433.721.923
Marktconformiteits-opslag	7.923.011	509.743	7.413.268	7.391.984	6.919.529
Rente	18.745.564	1.139.471	17.606.093	20.400.920	14.831.500
Overige inkomsten	26.421.735	7.490.483	18.931.252	8.127.252	91.289.380
Totaal baten	**548.002.149**	**-55.559.744**	**603.561.893**	**589.302.997**	**546.762.332**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**4.000.000**	**0**	**4.000.000**	**0**	**6.000.000**
Toevoeging risicoreserve financiering	4.000.000	0	4.000.000	0	6.000.000
Gerealiseerd resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten

Lasten beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,5 miljoen voordelig)
Het budget is nagenoeg conform begroting gerealiseerd. De lagere lasten van € 0,5 miljoen kwamen door:

- De kosten voor het Verkeersmodel MRDH waren € 0,2 miljoen lager dan verwacht. In 2025 is de ontwikkeling van het nieuwe verkeersmodel V-MRDH 4.0 gestart, maar de voorbereiding duurde langer dan vooraf ingeschat vanwege extra mogelijke ontwikkelscenario's die beschouwd moesten worden. Voor aanvullend onderzoek naar ov-modellering zijn in 2025 wel de opdrachten verleend, maar dit loopt door in 2026.
- Terug ontvangen btw Samenwerkingsovereenkomst Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) € 0,1 miljoen. Deze post is afhankelijk van de btw die binnen het samenwerkingsverband wordt gemaakt en wordt doorgeschoven naar de partners. Vanwege onzekerheid over het precieze bedrag was met deze teruggaaf geen rekening gehouden in de begroting.
- In de begroting was rekening gehouden met een post onvoorzien van € 0,2 miljoen. Die post is uiteindelijk voor ongeveer de helft besteed, een verschil van € 0,1 miljoen.
- Overige kleinere verschillen € 0,2 miljoen.

De grootste bestedingen in 2025 binnen het totaal van € 7,2 miljoen waren:

- bijdrage aan het exploitatiebudget in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (MRDH bijdrage € 0,8 miljoen en Rijksbijdrage via BDU € 3,7 miljoen);
- bijdrage aan de uitvoeringsorganisatie op het gebied van verkeersveiligheid ROV Zuid-Holland van € 0,9 miljoen;
- jaarbijdrage en aanvullende opdrachten op basis van de Samenwerkingsovereenkomst Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) in het kader van verkeersmanagement € 0,8 miljoen;
- kosten voor het ontwikkelen en het beheer van het Verkeersmodel MRDH van € 0,5 miljoen. Met het verkeers- en vervoermodel kunnen verschillende verkeerskundige of ruimtelijke scenario's, planalternatieven en varianten worden doorgerekend op mobiliteitseffecten en met elkaar worden vergeleken.

Lasten beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 1,1 miljoen)
De realisatie binnen Beleid en programmering Verkeer in 2025 is € 1,1 miljoen hoger dan in 2024. Dat heeft voornamelijk te maken met extra bijdragen van het Rijk aan Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) voor 2024 en 2025 die de MRDH via de BDU 2025 heeft ontvangen en heeft doorbetaald aan ZHB. Het gaat om een bedrag van in totaal € 1,2 miljoen.

Lasten beleid en programmering Openbaar Vervoer (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 1 miljoen voordelig)
De lagere lasten van € 1 miljoen ontstaan doordat er minder is besteed aan beleid en projecten. Dit komt vooral doordat de studiekosten van de Move projecten grotendeels niet meer uit dit budget worden bekostigd, maar ten laste van (taakstellende) projectbudgetten wordt gebracht.

Grootste bestedingen in 2025 binnen het totaal van € 3,5 miljoen waren:

- bijdrage aan het samenwerkingsverband Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA) van € 1,1 miljoen.
- kosten voor het wettelijk toezicht in het kader van het Besluit lokaal spoor van € 0,3 miljoen
- het inhuren van externe specifieke kennis om projecten, beleid en concessiebeheer een stap verder te brengen voor € 2,0 miljoen

Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 0,7 miljoen)
De realisatie is € 0,7 miljoen lager vanwege minder inhuur in 2025.

Lasten beleid en programmering Subsidie CROW-KpVV (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,002 miljoen voordelig)
De middelen zijn nagenoeg conform begroting gerealiseerd. In 2025 is een afrekening over het jaar 2023 verantwoord, waardoor er een kleine afwijking is.

Lasten beleid en programmering Subsidie CROW-KpVV (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 0,002 miljoen)
In 2025 is de afrekening over het jaar 2023 verantwoord. Er was toen sprake van een kleine onderbesteding.

Lasten subtotaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 58,8 miljoen voordelig)
De MRDH is concessieverlener voor acht concessies. In onderstaande tabel zijn de concessies en de overige kosten weergegeven met de begrote cijfers en de realisatie. De verschillen worden onder de tabel nader verklaard.

Omschrijving concessies	Begroting 20025	Realisatie 2025	Verschil
OV Railconcessie Rotterdam	€ 215.140.599	€ 206.600.767	€ 8.539.832
OV Railconcessie Haaglanden	€ 177.661.779	€ 158.423.481	€ 19.238.298
OV Busconcessie Rotterdam e.o.	€ 48.149.260	€ 48.812.913	€ -663.653
OV Busconcessie Haaglanden Stad	€ 44.254.419	€ 23.943.463	€ 20.310.956
OV Busconcessie Haaglanden Streek	€ 38.596.099	€ 38.082.478	€ 513.621
OV Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg	€ 21.568.782	€ 17.324.079	€ 4.244.703
OV Concessie Parkshuttle	€ 963.971	€ 960.188	€ 3.783
OV Concessie Personenvervoer over Water	€ 2.530.581	€ 2.461.948	€ 68.633
Subtotaal Concessies	**€ 548.865.490**	**€ 496.609.318**	**€ 52.256.172**
Overige kosten			
Regiotaxi en maatwerkvervoer	€ 3.533.300	€ 2.335.615	€ 1.197.685
Overige kosten	€ 5.940.452	€ 4.157.552	€ 1.782.900
Totaal Exploitatie	**€ 558.339.242**	**€ 503.102.485**	**€ 55.236.757**

Algemeen
Volgens de concessieafspraken blijft vrijval binnen een jaar voor de railconcessies (onderdeel Assets en Sociale Veiligheid) beschikbaar voor de betreffende concessie. Dit geldt ook voor vrijval uit aanvullende verleningen voor van het realiseren van een nulresultaat. Deze verleningen zijn namelijk gebaseerd op door de vervoerders zelf gerealiseerde bezuinigingen. Daarnaast hebben de vervoerders, met uitzondering van de kapitaallasten van voertuigen, de vrijheid om binnen de assetsubsidies te schuiven binnen het totaal beschikbare budget.

Ov-concessie Rail Rotterdam
Het verschil van € 8,5 miljoen aan lagere lasten wordt als volgt verklaard:

- In 2025 is geen aanspraak gemaakt op het vangnet voor tegenvallende reizigersgroei. Dit leidt € 3,3 miljoen aan lagere lasten. Deze middelen blijven beschikbaar tot de definitieve afrekening van het vangnet eind 2026, dus is er geen sprake van vrijval.
- Op basis van de kpi's in de 4de kwartaalrapportage 2025 valt de verwachte bonusuitkering in 2025 € 1,5 miljoen lager uit dan de maximale beschikbare bonus voor 2025.
- Binnen het project Metronet zijn in tegenstelling tot de prognose nog geen kosten in rekening gebracht voor de niet activeerbare voorbereidingskosten voor de aanschaf van nieuwe voertuigen. Dit resulteert in € 2,2 miljoen lagere lasten.

- De definitieve vaststelling 2024 is € 1,6 miljoen lager uitgevallen. Dit wordt veroorzaakt doordat de werkelijke kosten voor vervangingsonderhoud van de infrastructuur in 2024 € 1,6 miljoen lager zijn uitgevallen dan verwacht op basis van 4de kwartaalrapportage 2024.

- Het resterende verschil van € 0,1 miljoen aan hogere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties.

Ov-concessie Rail Haaglanden
Het verschil van € 19,2 miljoen aan lagere lasten wordt als volgt verklaard:

- De definitieve vaststelling 2024 is € 0,4 miljoen lager uitgevallen. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door het lager vaststellen van het asset budget voor 2024 ten opzicht van de opgave van de HTM op basis van 4de kwartaalrapportage 2024.
- Het nog beschikbare budget van € 3 miljoen voor een aanvullende subsidie uit eerdere jaren is niet in 2025 verleend. De HTM heeft bepaald op basis van de verwachte resultaten dat ze hier in 2025 geen gebruik van willen maken om tot een nul resultaat te komen. De verleende aanvullende subsidie uit 2022 is € 2,6 miljoen lager vastgesteld. Dit komt doordat de aanvullingen worden verleend basis van door de HTM begrote bezuinigingen op assets en sociale veiligheid op basis waarvan ze een aanvullende exploitatie subsidie konden aanvragen. De gerealiseerde bezuinigingen zijn lager uitgevallen, waardoor ze ook minder aanvullende subsidie krijgen.
- Op basis van de kpi's in de 4de kwartaalrapportage 2025 valt de verwachte bonusuitkering in 2025 € 0,7 miljoen lager uit dan de maximale beschikbare bonus voor 2025.
- De bestuurscommissie heeft in september 2025 ingestemd met aangepaste normopbrengsten en -kosten voor de HTM-railconcessie, waarbij rekening is gehouden met de SOV. De gereserveerde € 3,9 miljoen voor de SOV-herijkingscompensatie hoeft daardoor niet te worden ingezet en valt vrij.
- Vanuit de kosten voor dagelijks beheer en onderhoud is € 2,1 miljoen doorbelast aan de Abri-concessie, omdat de kosten die de HTM hiervoor maakt niet ten laste van de asset bandbreedte horen te komen, maar gedurende het jaar wel worden meegenomen in de uitvoering van het dagelijks beheer en onderhoud. Daarom vind aan het einde van het jaar een doorbelasting plaats.

- In 2025 stond € 4,9 miljoen gereserveerd aan vrijval uit eerdere jaren als onderdeel van de meerjarige bandbreedte asset en sociale veiligheid. Hier is geen aanspraak op gemaakt.
- Voor de 6 extra TINA-trams is 2025 € 0,9 miljoen minder besteed dan begroot. Dit komt omdat de indexatie € 0,9 miljoen lager uitvalt dan de stelpost die in de verlening was opgenomen. Het totale beschikbare budget voor de 6 extra trams blijft echter ongewijzigd.
- Het resterende verschil € 0,7 miljoen aan hogere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties.

Ov-concessie Bus Rotterdam e.o.
Het verschil van € 0,7 miljoen aan hogere lasten wordt als volgt verklaard:
De hogere lasten worden veroorzaakt door een hogere SOV-bijdrage van € 4,3 miljoen, conform de afspraken tussen RET en MRDH in 2025. De afspraken hebben te maken de verdeling tussen de concessies van de SOV-compensatie en de actuele SOV cijfers voor 2025.Hiertegenover staat een lagere definitieve vaststelling 2023 van € 3,6 miljoen.

Ov-concessie Bus Haaglanden stad
Het verschil van € 20,3 miljoen aan lagere lasten wordt als volgt verklaard:
- Bij de verlening 2025 gaf HTM aan € 10 miljoen nodig te hebben vanuit de 27,5%-regeling om een nulresultaat te behalen. Op basis van de eindejaarsprognose blijkt dit € 1,5 miljoen te zijn, waardoor de lasten € 8,5 miljoen lager uitvallen.
- Verwachte verrekeningen van (stel)posten aanvullend op de reguliere concessieafspraken, onder meer over instroom van ZE-bussen, vallen € 4,7 miljoen lager uit op basis van de eindejaarsprognose.
- Daarnaast was een reservering opgenomen voor een eenmalige afschrijving van 6,4 miljoen, die zou worden meegenomen bij de vaststelling van 2024. Deze vaststelling heeft nog niet in 2025 plaatsgevonden, waardoor de lasten lager uitvallen.
- Het resterende verschil € 0,7 miljoen aan lagere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties.

Ov Busconcessie Haaglanden Streek
De lagere lasten worden veroorzaakt door een daling in de verwachte bonus van € 0,4 miljoen.

Ov Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg
Het verschil van € 4,2 miljoen aan lagere kosten wordt als volgt verklaard:
- In 2025 wordt naar verwachting geen beroep gedaan op de reservering voor een nulresultaat, wat leidt tot € 2 miljoen lagere lasten.
- Het verwachte meerwerk daalt met € 1,9 miljoen.

Ov-concessie Personenvervoer over water en Parkshuttle.
Voor beide geldt dat de verwachte lasten voor 2025 iets lager uitvallen dan begroot. In totaal is het verschil € 0,1 miljoen.

Regiotaxi en maatwerkvervoer
Gemeenten hebben in 2025 € 1 miljoen minder maatwerkvervoer ingekocht dan het beschikbare budget.
Voor de regiotaxi vallen de lasten in 2025 € 0,2 miljoen lager uit.

Lasten subtotaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 4,9 miljoen)
De totale lasten voor exploitatie van de concessies in 2025 zijn vergelijkbaar qua omvang ten opzichte van 2024. In totaliteit zijn de lasten 1% lager dan 2024.

Lasten subtotaal exploitatie Overig (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,9 miljoen nadelig)
De hogere lasten worden voornamelijk veroorzaakt doordat bij de definitieve afrekening van de Abri-concessie de werkelijke kosten over 2025 hoger uitvielen dan begroot.

Lasten subtotaal exploitatie Overig (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 0,4 miljoen)
De lasten in 2025 zijn hoger daar een stijging van de lasten voor de Abri-concessie (€ 0,1 miljoen) en meer lasten (€ 0,3 miljoen) voor beheer en onderhoud van assets die in beheer zijn van de MRDH.

Apparaatslasten
Aan directe salariskosten is € 0,5 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Financiering
De rente heeft betrekking op de rentelasten van de door de MRDH aangetrokken leningen voor de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur. Deze leningen zijn aangetrokken om door te kunnen lenen aan de regionale ov-bedrijven.

Baten

Onttrekking fonds BDU *(verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 64,7 miljoen nadelig)*
De onttrekking aan het fonds BDU dient ter dekking van de lasten in dit programma. Omdat de lasten € 59,2 miljoen lager waren en de overige opbrengsten binnen dit programma € 5,5 miljoen hoger, was er een lagere onttrekking aan het fonds nodig om de lasten te dekken.

Marktconformiteitsopslag/Risico-opslag (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,5 miljoen voordelig)
De marktconformiteitsopslag van € 7,9 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die de MRDH aan regionale ov-bedrijven versterkte. Voor het jaar 2025 is van de ontvangen marktconformiteitsopslag een bedrag van € 4,0 miljoen toegevoegd aan de risicoreservefinancieringen. Hiermee is de ondergrens van € 40 miljoen voor het jaar 2025 bereikt. De overige € 3,9 miljoen wordt ingezet als baat binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Rente (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 1,1 miljoen voordelig)
De ontvangen rente van € 18,7 miljoen heeft betrekking op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven voor bussen, railvoertuigen en railinfrastructuur. Dit bedrag is € 1,1 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door nieuw aangetrokken leningen die niet begroot waren.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 7,5 miljoen voordelig)
De Bikker-gelden die in 2024 zijn (vooruit) ontvangen, worden voor € 3,6 miljoen in gezet als baten ter dekking van de bestedingen die in 2025 ten laste van deze gelden zijn verantwoord. Voor kosten aan de tramtunnel in Den Haag is € 1,1 miljoen doorbelast aan de gemeente Den Haag, deze lasten waren niet begroot. Daarnaast is € 1,7 miljoen meer uitgekeerd door het Rijk bij de vaststelling van de TVOV 2023 dan de baten die in 2023 al waren opgenomen, dat leidt tot een positief effect in 2025. Verder is er sprake van hogere inkomsten uit rente op de rekening-courant van € 0,7 miljoen. Op basis van de begroting wordt 80% van de werkelijke rente inkomsten verantwoord binnen dit programma. De totale rente inkomsten rekening-courant bedragen € 14,9 miljoen en waren € 0,9 miljoen hoger dan begroot. Het resterende verschil van € 0,4 miljoen kan worden verklaard door een aantal kleinere baten, zoals inkomsten voor de weekendmetro en hogere inkomsten van de Abri-concessie.

Risicoreserve financiering
De toevoeging aan deze reserve is conform begroting gerealiseerd Dit betreft de toevoeging van een deel van de aan het verslagjaar toegerekendemarktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury, hoofdstuk 3.3). Om de benodigde stand van de reserve te bereiken wordt van deze marktconformiteitsopslag € 4 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie verder de toelichting in de paragraaf weerstandvermogen en risicobeheersing, hoofdstuk 3.1).

-0-0-0-

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. 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.

2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de begroting 2025 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Activiteit loopt volgens begroting

Activiteit loopt niet volgens begroting

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
In dit programma werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH) samen met IenW en BZK aan de opgave om verstedelijking en mobiliteit in samenhang op te pakken. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).	Het projectemplacement Viersporigheid Schiedam centrum is in 2025 door ProRail afgerond. Dit project is een stapsteen in de het volledig viersporig maken van de hele Oude Lijn in de toekomst.
Uitvoering van No Regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting Woningbouw.	De fiets-onderdoorgang bij de Trekvlietbrug ging in 2025 in uitvoering. Andere onderdelen van het No-regret maatregelenpakket lopen door in 2026 en zijn ondersteunend aan de lopende gebiedsontwikkeling de Binckhorst.
Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.	We hebben in 2025 de samenwerkingsovereenkomsten van twee metropolitane fietsroutes voorbereid, na ondertekening in 2026 worden fietsmaatregelen gerealiseerd in het kader van Westland greenport 3.0.

Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.	In 2025 hebben we een gedeeltelijk realisatiebesluit genomen. Na het volledige realisatiebesluit begin 2026, kan het totale project in uitvoering, met verwachte oplevering tussen 2031 en 2033.
Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.	Het project is in 2025 een stap dichter de realisatiefae gebracht door een inpassingsbesluit van de gemeente Den Haag voor de tramhaltes Lijn 4. Realisatie verwachten we in 2030.
Uitvoering van versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022 bij woningbouwprojecten met regionale bijdragen.	We hebben in 2025 afspraken gemaakt over financiële bijdragen aan projecten uit de versnellingsafspraken mobiliteit bij woningbouw 2022 met gemeenten Barendrecht (Stationstuinen), Delft (Schieoevers Noord/Gelatinebrug) en Vlaardingen (Rivierzone).

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)		
Viersporigheid Emplacement: het project is afgerond. In 2025 vindt de financiële afhandeling plaats met het ministerie van IenW en provincie Zuid-Holland.		De realisatie van het project Viersporigheid is door ProRail afgerond in de 2025. De financiële verantwoording met de ministerie van IenW vindt plaats in 2026.
De gemeente Den Haag gaat de projecten Trekvlietbrug en Velostrada aanbesteden als uitwerking van het No Regret-pakket CID-Binckhorst. Ook worden financiële verplichtingen uit het No Regret-pakket afgewikkeld.		De gemeente Den Haag heeft voor de Trekvlietbrug een subsidieaanvraag ingediend en het werk wordt uitgevoerd. Voor de uitwerking van de Velostrada is meer tijd nodig mede gelet op de kostenstijging van dit project. De uitvoering en financiële verplichtingen van het No Regret-pakket loopt door na 2026.
Fietsmaatregelen Westland: voor de Metropolitane Fietsroutes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is vastgesteld verlenen we subsidie aan wegbeheerders die (delen van) de routes realiseren.		In 2025 hebben MRDH, gemeente Westland en gemeente Den Haag voorbereidingen getroffen om een samenwerkingsovereenkomst te tekenen voor de metropolitane fietsroute Den Haag-Westland via Honselersdijk (ondertekening BcVa 4 feb. 2026) en de route tussen Delft en Westland (ondertekening BcVa maart 2026). Realisatie van de route vindt plaats in 2027-2028. Voor diverse tracédelen van de Metropolitane Fietsroute Westland-Rotterdam zijn subsidies aangevraagd en verleend.
We verlenen subsidie aan projecten uit Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) Metronet, dat per 2025 in realisatie gaat. Hiermee kunnen de ritfrequenties op het metronet worden verhoogd. Daarnaast werken we aan raakvlakdossiers van MOVV Metronet ,zoals vervanging van de bestaande metrovoertuigen en de vernieuwing van metrowerkplaats Waalhaven-zuid.		We hebben in juli een besluit genomen over de aanschaf van 38 metrovoertuigen en start aanleg van extra opstelsporen. We hebben het totale project Metronet inhoudelijk gereed voor besluitvorming.
We nemen een realisatiebesluit over gekoppeld rijden als onderdeel van de		In voorjaar 2025 is de verkenning voor gekoppeld rijden op tramlijn 4 afgerond door middel van een collegebesluit van de gemeente Den Haag.

ZuidWestlandcorridor en besluiten over de eerste verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel (RandstadRail en E-lijn). De ZuidWestlandcorridor is een ov-corridor die Zoetermeer, via Den Haag Centrum en Den Haag Zuidwest met het Westland verbindt.		De gemeente Den Haag gaat de haltes op haar grondgebied verder ontwerpen en uitwerken. Door personele tekorten bij de gemeente is dit proces eind 2025 opgestart. Het realisatiebesluit kan genomen worden als de gemeente verder is met haar ontwerpproces. HTM is ondertussen aan de slag gegaan met uitwerking van het spoorse deel voor het gehele tracé inclusief mogelijke geluidswerende maatregelen en aanpassingen aan materieel.
Voor de kleine projecten beoordelen we de subsidieaanvragen en kennen we conform de spelregels subsidie toe.		We hebben in het kader van de Kleine Projecten 114 subsidieaanvragen in behandeling genomen conform de spelregels van de subsidieverordening en uitvoeringsregeling.

Ov-ontwikkelprogramma's

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Eerste maatregelen van het plan tramnet invoeren via de vervoerplannen 2025 en 2026.	De volledige dienstregeling voor het tramnet is begin 2025 veranderd. Daarmee is een groot deel van het plan Toekomstvast Tramnet dit jaar gerealiseerd.
Realisatie HOV Ridderkerk met sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer, alsmede een vrije busbaan realiseren voor lijn 70 Rotterdam-Zuid.	In 2025 is met subsidie van de MRDH HOV Ridderkerk door de gemeente Ridderkerk deels gerealiseerd. Buslijn 70 Rotterdam-Zuid hebben we in 2025 als project niet opgestart.
Grootschalige renovatie knooppunt Spijkenisse Centrum (metro en bus), gericht op vervullen van de groeiende regionale betekenis van dit knooppunt.	De realisatie van het busstation Spijkenisse Centrum is in 2025 deels afgerond. De laatste fase van de werkzaamheden als onderdeel van het busstation, het realiseren van de fietsenstallingen, vindt naar verwachting in 2028 plaats. De realisatie van het metrostation Spijkenisse is eind 2025 van start gegaan. Het verwachte moment van oplevering is nog onduidelijk.
Realisatie van de instroom van de nieuwe Haagse stadstrams (programma INTHR).	In 2025 zijn de voorlopige ontwerpen voor lijn 6 door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld. In december is de remise Harstenhoekplein gereedgekomen, zodat de eerste nieuwe trams ook gestald kunnen worden. In de zomer zijn de eerste exemplaren van de nieuwe trams (TINA) geleverd voor het testen van alle systemen. Voor de remise Guldenlaan is een Voorlopig Ontwerp opgeleverd, met de verwachting rond 2030 de remise te realiseren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Ov-ontwikkelprogramma's		
De eerste maatregelen van Plan Toekomstvast Tramnet voeren we uit, zoals verandering lijnvoering, frequenties, betrouwbaarheid, comfort en versnelling. Vanaf 2026 vindt verdere aanpassing van de dienstregeling plaats via de jaarlijkse vervoerplannen.		In 2025 hebben we, met gemeente Rotterdam en RET een bestuursovereenkomst gesloten. Daarnaast hebben we een compleet nieuwe dienstregeling voor het tramnetwerk ingevoerd en voorbereidingen getroffen voor nieuwe tramprojecten.
We passen de infrastructuur in Ridderkerk aan, zodat eind 2025 gestart kan worden met het rijden van R-net-bussen tussen Ridderkerk en Rotterdam.		In 2025 is een subsidie verleend voor een deel van het totale tracé, de rest van het tracé staat op de planning om aanbesteed te worden. Realisatie start niet eind 2025 maar is voorzien eind 2026, RET neemt de nieuwe buslijn op in de vervoerplannen van 2027.
Plan busnet Rotterdam stellen we vast en de eerste voorbereidingen treffen we voor het uitvoeren van maatregelen.		We hebben met gemeente Rotterdam en RET de analysefase voor dit plan busnet afgerond.
De realisatie van het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum wordt dit jaar afgerond.		De realisatie van het busstation Spijkenisse Centrum is voor dit moment afgerond. De laatste fase van de werkzaamheden als onderdeel van het busstation, het realiseren van de fietsenstallingen, vindt naar verwachting in 2028 plaats. De realisatie van het metrostation Spijkenisse is eind 2025 symbolisch van start gegaan met het slaan van de eerste paal. De werkzaamheden zijn vertraagd.
Voor INTHR-lijn 6 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.		De subsidies zijn nog niet verleend, dit zal in Q3 2026 gebeuren als het ontwerp is aanbesteed.
Voor INTHR lijn 12 toetsen we het definitief ontwerp en adviseren we over de exploitatie van de lijn.		Het ontwerp is getoetst en ligt nu ter vaststelling bij de gemeenteraad van de Den Haag.
Voor INTHR lijn 1 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.		De subsidies voor de eerste deel lijn 1 in Delft zijn verleend. De subsidies voor lijn 1 in Den Haag zijn afgerond.
Voor lijn 19 op TU-Campus in Delft: We leveren lijn 19 op aan HTM, vanaf dan gaat de dienstregeling van start.		Oplevering heeft niet in 2025 plaatsgevonden. We leveren tramlijn 19 in 2026 op aan de HTM die in augustus 2026 voor de start van het Academisch jaar zal starten met de nieuwe dienstregeling.

2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma metropolitane fietsroutes (MFR)

Het programma helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren 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 (incl. planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 kilometer Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	In december 2025 zijn tot nu toe vier samenwerkingsovereenkomsten ondertekend voor metropolitane fietsroutes. Daarmee hebben we commitment voor realisatie en hebben we met onze gemeenten al het nodige gedaan om de ambitie om 100 kilometer fietsroutes in 2026 volledig te realiseren. Het oorspronkelijke doel van 100 kilometer gaat daarom naar verwachting in 2026 behaald worden. Daarmee vervullen we, samen met de Vervoerregio Amsterdam, een leidende rol in de EU op het gebied van metropolitane fietsontwikkeling.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)		
Metropolitane fietsroutes: voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is getekend verlenen we subsidie aan wegbeheerders die met elkaar deze routes realiseren. Via ambtelijke en bestuurlijke stuurgroepen monitoren we de voortgang van de realisatie. Daar waar de voortgang knelt, zorgen we samen met de betrokken wegbeheerders voor versnelling.		We hebben subsidieaanvragen ontvangen voor reguliere tracédelen van wegbeheerders voor de route Delft-Rotterdam-Alexander, Westland-Rotterdam en Zoetermeer-Rotterdam. We organiseren één keer per jaar ambtelijke stuurgroepen per route om voortgang te monitoren.
Na vaststelling van de definitieve ontwerpen verlenen we subsidie aan de Metropolitane fietsroutes: • Zoetermeer-Rotterdam; • Westland-Rotterdam; • Delft-Rotterdam Alexander; • Den Haag-Pijnacker; • Westland-Delft; • Westland-Den Haag HS en; • (Dordrecht) Ridderkerk-Rotterdam.		We hebben subsidie verleend aan wegbeheerders van de volgende Metropolitane fietsroutes: • Zoetermeer-Rotterdam; • Westland-Rotterdam; • Delft-Rotterdam Alexander. Voor de route Ridderkerk-Rotterdam zijn er in 2025 geen subsidieaanvragen ontvangenomdat deze route een latere subsidie- en realisatiedatum heeft. Voor de routes Westland-Delft, Den Haag-Pijnacker en Westland-Den Haag is in 2025 nog geen samenwerkingsovereenkomst getekend. Daarom konden er nog geen subsidieaanvragen worden ingediend.

Verbeterd ov-systeem

Via de ov-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen we de ov-maatregelen ‘op straatniveau’ invoeren. We voeren aanpassingen van het ov-netwerk uit. Daarbij houden we rekening met andere opgaven, zoals inrichting van de buitenruimte, omgevingshinder, 30-50 kilometer per uur, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Ter uitwerking van onze nieuwe Mobiliteitsvisie een verbeterd ov-systeem, zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het openbaar vervoer te gebruiken, en een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.	Zie de tekst boven (ov-concessies). In het bijzonder leidde de nieuwe dienstregeling van 6-1-2025 tot een gewijzigd tramnet in de regio Rotterdam. Dit omvat verdere infrastructurele aanpassingen en gewijzigde lijnvoering uit het Plan toekomstvast tramnet uit 2023. Effecten hiervan gaan we zien bij het volgende voorstel van de vervoerplannen. Daar zal een effectbepaling bij zitten.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Verbeterd OV-systeem		
Zie opdracht 1 voor de lopende uitwerkingen en realisatieprojecten. Nieuwe projecten zullen ontstaan uit de beleidskeuzes die per 2025 gemaakt worden in de Mobiliteitsvisie MRDH (opgesteld in 2024) en het tactisch kader (opgesteld 2024). Denk onder meer aan integratie van maatwerkvervoer en ov, deelmobiliteit en ov, verbeteren van toegankelijkheid, verder opschalen en versnellen van de drukste ov-lijnen.		De Mobiliteitsvisie wordt in 2026 vastgesteld en uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. In 2025 is vanuit de OV-ontwikkelprogramma’s in de regio's Rotterdam en Haaglanden een aantal uitwerkingen en maatregelen gerealiseerd. Denk aan de invoering 30 kilometer per uur, verkeerscirculatieplannen en buitenruimte-aanpassingen. Deze samenwerking tussen de MRDH, vervoerders en gemeenten leidde tot aanpassingen in de dienstregeling per 6-1-2025 en 5-1-2026.

2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

We optimaliseren het bestaande wegennetwerk door het verstrekken van subsidies bij infrastructurele ingrepen in het netwerk door wegbeheerders, waarbij we ook inzetten op andere mobiliteitsoplossingen als gedragsverandering.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.	We hebben in 2025 geen subsidie verleend in de categorie weginfrastructuur.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Autonetwerk en verkeersmanagement		
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van het regionaal autonetwerk. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.		We hebben in 2025 geen subsidies verleend aan wegbeheerders in de subsidiecategorie autonetwerk.

Regionaal basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 kilometer fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 kilometer fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	De in 2025 verleende subsidies voor 18 fietsprojecten leidt tot de realisatie van 100 kilometer (verbeterd) fietspad. Daarmee zal, zodra deze klaar zijn, onder andere de inrichting verkeersveiliger zijn.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Regionaal basisnetwerk fiets		
We verlenen subsidie aan gemeenten die fietspaden willen verbeteren, die onderdeel uitmaken van het basisnetwerk fiets. In 2025 is dan 50% van de doelstelling 100 kilometer bereikt.		We hebben in 2025 gemeenten begeleid bij het aanvragen van de subsidies voor 18 fietsprojecten. Daarnaast hebben we in 2025 voor het realiseren van 100 kilometer fietspad in totaal 18 subsidies verleend in de subsidiecategorie Fietsinfrastructuur.

Programma knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) 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 stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
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.	De in 2025 behandelde subsidies leiden na realisatie tot verbetering van de vier ov-knooppunten Rhoon, Poortugaal, Westpolder en Pijnacker-Zuid.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Knooppunten		
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de ov-knooppunten. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.		In 2025 hebben we voor het verbeteren van ov-knooppunten twee subsidieaanvragen van gemeente Albrandswaard voor knooppunten Rhoon en Poortugaal in behandeling genomen. We hebben de betreffende gemeente begeleid bij het indienen van de subsidieaanvragen. Daarnaast ontvingen we subsidieaanmeldingen van gemeenten voor de verbetering van de knooppunten Westpolder en Pijnacker-Zuid.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

Vanuit de aanpak ‘Maak een punt van Nul’ werken we aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen tot uitvoering te brengen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Er worden circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	De 38 in 2025 gerealiseerde projecten hebben bijgedragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	In 2025 steeg het aantal deelnemende basisscholen aan het programma SCHOOL op SEEF naar 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.	Voor het programma TotallyTraffic is de deelname in 2025 gestegen naar 46%.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid		
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.		We hebben voor 2025 50 aanmeldingen van gemeenten in het IPVa (investeringsprogramma Vervoersautoriteit) kleine projecten 2025 voor verkeersveilige infrastructuur opgenomen. Deze zijn gehonoreerd met een totaal subsidiebedrag van € 13,4 miljoen. We hebben in 2025 38 projecten gerealiseerd.

Doorstromingsprojecten uit ov-ontwikkelprogramma's

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe dragen de activiteiten bij aan de resultaten?
We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer om ervoor te zorgen dat de reistijd in het ov wordt verkort.	Het uitblijven van investeringen voor verbetering van de ov-doorstroming leidt in samenhang met de invoering van 30 kilometer per uur op verschillende wegen tot vermindering van de ov-doorstroming op enkele plekken in de regio.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Doorstromingsprojecten uit ov-ontwikkelprogramma's		
We verlengen de perrons van de tram bij the Mall of the Netherlands. Tegelijkertijd worden de iVRI's aangepast, zodat de tram voorrang krijgt op de auto.		We hebben voor de verlening van de tramhaltes bij the Mall of the Netherlands de subsidieaanvraag in 2025 in behandeling genomen, De behandeling van de subsidieaanvraag en afronding vindt plaats in 2026.
We realiseren het project tram Laan van Zuid met extra baanafscheidingen en beveiligde oversteek. Dit is bevorderlijk voor de gemiddelde snelheid van de trams op deze belangrijke ov-as.		We hebben voor de realisatie van de extra baanafscheiding Laan op Zuid in 2025 een subsidie beschikt en in 2026 wordt dit project in realisatie genomen.
Verder worden diverse maatregelen leidend tot sneller ov uit het Plan busnet regio Rotterdam, bij positief besluit in 2024, in 2025 nader uitgewerkt.		Versnellingsmaatregelen voor de langere termijn maken deel uit van het Plan Busnet regio Rotterdam 2029-2040. De analysefase van Plan Busnet is in 2025 afgerond. We werken met gemeenten en vervoerders samen om de doorstroming van het ov te borgen of te verbeteren in samenhang met invoering van 30 kilometer per uur en verkeerscirculatieplannen. Er is met Den Haag, Delft, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, HTM, EBS en de veiligheidsregio Haaglanden in 2025 gewerkt aan een verkenning van de impact van 30 kilometer per uur op oven passende mitigerende maatregelen om de vertraging op te vangen. Dit heeft in 2025 niet geleid tot investeringen voor verbetering van de ov-doorstroming in de ov-ontwikkelprogramma's Den Haag en Rotterdam.
Onderdeel van het Plan Toekomstvast Tramnet zijn versnellingsmaatregelen (meer baanafscheidingen, voorrang bij kruisingen, beveiligen oversteken) op de drukste tramlijnen.		In 2025 bestudeerden we de versnellingsmaatregelen voor het tramnet in de regio Rotterdam. Uitwerking en realisatie vindt plaats vanaf 2026.
Het project Hofplein gaat, mede met een MRDH-subsidie, in realisatie en levert reistijdwinst voor de tram op.		Na subsidieverlening in 2024 is project Hofplein in 2025 in realisatie gegaan.

2.2.2 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten:					
Projectkosten Verkeer					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	12.513.728	-790.827	13.304.555	18.488.273	13.577.148
Fiets- en ketenmobiliteit	14.567.430	-1.893.185	16.460.614	67.474.712	4.052.448
Verkeersveiligheid	6.928.707	-9.199.224	16.127.931	11.658.275	9.141.859
Subtotaal Verkeer	**34.009.864**	**-11.883.236**	**45.893.100**	**97.621.260**	**26.771.455**
Projectkosten OV					
Netwerk Openbaar Vervoer	48.518.997	-25.219.777	73.738.774	83.932.486	58.077.444
Subtotaal OV	**48.518.997**	**-25.219.777**	**73.738.774**	**83.932.486**	**58.077.444**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	1.158.176	-416.146	1.574.322	1.619.421	1.339.164
Subtotaal Apparaatslasten	**1.158.176**	**-416.146**	**1.574.322**	**1.619.421**	**1.339.164**
Totaal lasten	**83.687.037**	**-37.519.159**	**121.206.196**	**183.173.167**	**86.188.062**
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	80.005.396	-37.010.952	117.016.348	181.227.392	80.529.630
Overige inkomsten	3.681.640	-508.208	4.189.848	1.945.775	5.658.432
Totaal baten	**83.687.037**	**-37.519.159**	**121.206.196**	**183.173.167**	**86.188.062**
Gerealiseerd resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,8 miljoen voordelig)
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting bestaat voornamelijk uit een aantal lagere vaststellingen, niet aangevraagde voorschotten en een aantal vertraagde vaststellingsverzoeken. In een enkel geval werd een vaststellingsverzoek eerder ontvangen dan verwacht.

De realisatie in 2025 van € 12,5 miljoen bestaat voornamelijk uit de volgende posten (groter dan € 0,5 miljoen):

- De grootste besteding in 2025 is die aan de A16 Rotterdam, de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16, van € 9,3 miljoen. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam van € 64,9 miljoen is al volledig betaald, en na openstelling van de weg in oktober 2025 volledig besteed.
- Binnen het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is in 2025 € 0,8 miljoen besteed, hoofdzakelijk aan de pilotprojecten Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR) en MARTHA, een pilot project voor het realiseren van automatisch vervoer bij Rotterdam The Hague Airport.
- Bijdrage aan het werkbudget in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (MRDH bijdrage € 0,6 miljoen en Rijksbijdrage via BDU € 0,4 miljoen).

Verkeersmanagement en wegenstructuur (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 1,1 miljoen)
De realisatie in 2025 is iets lager dan in 2024. De jaarlijkse bestedingen fluctueren en zijn afhankelijk van de voortgang en bevoorschotting van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Fiets- en ketenmobiliteit (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 1,9 miljoen voordelig)
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting bestaat uit de volgende posten:

- Per saldo lagere projectvoortgang op Metropolitane fietsroutes (0,8 miljoen). Het budget schuift door naar 2026;
- Vertraagde vaststellingsverzoeken gemeenten (€ 1,8 miljoen). Het budget schuift door naar 2026;
- Minder voorschotten verstrekt, ofwel omdat verlening niet meer in 2025 plaatsvond, ofwel omdat geen voorschot is aangevraagd (€ 1,6 miljoen). Budget schuift door naar 2026;
- Hogere realisatie vanwege meer dan verwachte projectvoortgang (-/- € 2,6 miljoen) voor Realisatie onderdoorgang Trekvlietbrug (No-Regret Binckhorst) ten opzicht van de eerdere prognose. Verschuiving van 2026 naar 2025;
- Overig (€ 0,3 miljoen).

De realisatie in 2025 van € 14,6 miljoen bestaat uit een dertigtal lopende subsidieprojecten, waarvan vijf projecten met een besteding (op basis van projectvoortgang) van meer dan € 0,5 miljoen:

- Provincie Zuid-Holland: € 6,3 miljoen voor Realisatie onderdoorgang Trekvlietbrug (No-Regret Binckhorst)
- Gemeente Westland: € 2,1 miljoen voor MFR route Westland-Rotterdam;
- Gemeente Delft: € 1,4 miljoen voor Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage
- Gemeente Schiedam: € 1,2 miljoen voor Fietscorridor Schiedam
- Gemeente Capelle aan den IJssel: € 1,2 miljoen voor Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug

Fiets- en ketenmobiliteit (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 10,5 miljoen)
De realisatie in 2025 is € 10,5 miljoen hoger dan in 2024. Dat heeft hoofdzakelijk te maken met de subsidieverlening aan een aantal grotere projecten in 2025, waaronder Realisatie onderdoorgang Trekvlietbrug (No-Regret Binckhorst) en MFR route Westland-Rotterdam.

Verkeersveiligheid (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 9,2 miljoen voordelig)
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting bestaat uit de volgende posten:

- Minder voorschotten verstrekt, ofwel omdat verlening niet meer in 2025 plaatsvond, ofwel omdat geen voorschot is aangevraagd (€ 3,7 miljoen). Grootste post hierbinnen is de subsidieaanvraag Aanpak 30km/u, waarvan de verlening niet meer in 2025 plaatsvond. De uitvoering van het project stond gepland op 2025. Budget schuift door naar 2026;
- Vaststellingsverzoeken van gemeenten, waaruit de werkelijke kosten blijken, nog niet ontvangen (€ 2,6 miljoen). Het budget schuift door naar 2026;
- Lagere voortgang Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 en 2025-2030 (SPUK) € 2,0 miljoen, het budget schuift door naar komende jaren;
- Lagere vaststellingen (€ 0,5 miljoen);
- Lagere realisatie op verkeerseducatie, onder meer via de programma’s School op Safe en Totally Traffic (€ 0,1 miljoen);
- Overige verschillen € 0,3 miljoen.

De realisatie in 2025 van € 6,9 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- Een veertigtal gemeentelijke projecten met een gezamenlijke besteding van € 5,3 miljoen, waarvan elf projecten met een besteding van meer dan € 0,2 miljoen:
    - Gemeente Delft:
        - Fietsstraat Colijnlaan (€ 0,2 miljoen)
    - Gemeente Den Haag:
        - Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2024 en 2025 (€ 0,6 miljoen)
    - gemeente Rotterdam:
        - Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht (€ 0,3 miljoen)

        - Blackspot Keeropstraat- Matlingeweg-Industrieweg (€ 0,3 miljoen)
    - gemeente Rijswijk:
        - Herinrichting Van Vredenburchweg (€ 0,2 miljoen)
        - Herinrichting Lindelaan (fase 1 en 2) (€ 1,3 miljoen)
    - Gemeente Westland:
        - Schoolzones Westland 2024 (€ 0,3 miljoen)
    - Gemeente Nissewaard:
        - Herinrichting Oranjebuurt Spijkenisse (€ 0,3 miljoen)
- Verkeerseducatie, onder meer via de programma's SCHOOL op SEEF (basisschool) en TotallyTraffic (middelbare school) € 1,0 miljoen.
- Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 en 2025-2028 (SPUK) € 0,6 miljoen.

Verkeersveiligheid (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 2,2 miljoen)
De realisatie in 2025 is € 2,2 miljoen lager dan die van 2024. In 2024 was er nog een besteding van € 2,8 miljoen op Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023. Dit jaar (inclusief regeling nieuwe regeling 2025-2030) slechts € 0,6 miljoen.

Projectkosten openbaar vervoer

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 25,2 miljoen voordelig)*

De belangrijkste verschillen zijn als volgt.
- De lasten voor lijn 19 en INTHR vallen in 2025 € 7,9 miljoen lager uit. Dit komt door de vertraging in de uitvoering die bij opstellen van de tweede bestuursrapportage nog niet bekend was. Het totale projectbudget voor lijn 19 en INTHR blijft ongewijzigd.
- De realisatie van het programma metronet en plan tramnet zijn in 2025 gestart met de realisatie. De realisatie in 2025 is achtergebleven bij de eerdere planning, doordat de uitvoering van de fysieke werkzaamheden later zijn gestart. In totaal schuift € 4,8 miljoen aan lasten door naar latere jaren. De beschikbare programmabudgetten blijven ongewijzigd.
- Voor de projecten Vlietlijn, Stadsbrug Rotterdam, gekoppeld rijden RandstadRail en Oude Lijn is in 2025 € 8,4 miljoen aan beschikbare studiebudgetten niet benut. Deze studiekosten maken deel uit van de taakstellende projectbudgetten. De onderbesteding leidt tot een verschuiving naar latere jaren, maar er is geen sprake van vrijval. De onderbesteding komt enerzijds door het niet tijdig door belasten van kosten door projectorganisaties aan de partners (o.a. MRDH). Anderzijds is er vertraging bij het uitvoeren van de studies, waardoor de lasten doorschuiven.

- De lasten voor kleine ov-projecten vallen in 2025 € 2,9 miljoen lager uit. Dit komt doordat de lasten op lopende subsidies én de lasten op in 2025 nieuw verleende subsidies lager uitvallen dan eerder geprognosticeerd. Er is feitelijk minder bevoorschot en afgerekend dan eerder verwacht.
- Het resterende verschil van € 1,2 miljoen lagere lasten wordt veroorzaakt door lagere uitgaven bij diverse projecten, waaronder het busstation Spijkenisse Centrum en maatregelen binnen het versnellingsprogramma.

De realisatie van € 48,1 miljoen aan OV projecten wordt voor een groot deel gevuld door bestedingen aan het programma INTHR en lijn 19, voor respectievelijk € 11,8 miljoen en € 10,7 miljoen. Daarnaast hebben onder andere bestedingen plaatsgevonden in het kader van Move projecten als metronet, Vlietlijn, gekoppeld rijden en spoorbeveiliging RandstadRail en de Oude Lijn voor 13,1 mln. In 2025 is ook 5,3 mln. besteed aan het metro- en busstation in Spijkenisse Centrum.

Netwerk openbaar vervoer (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 10 miljoen)
De realisatie in 2025 is € 10 miljoen lager dan in 2024. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door minder uitgaven in het kader van INTHR.

De realisatiecijfers van het programma infrastructuur worden voor een belangrijk gedeelte bepaald door een aantal grote projecten. De onderstaande tabel laat de voortgangspercentages zien van de grootste zeven projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.

	Totale bijdrage MRDH voor project	Voortgang project in 2024	Voortgang project in 2025	Baten/Lasten 2025
Hoekse Lijn	€ 410.734.814	100%	100%	€ -
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	€ 129.600.000	45%	45%	€ 11.813.424
A16 Rotterdam	€ 64.895.302	86%	100%	€ 9.344.923
Lijn 19	€ 92.050.000	78%	90%	€ 10.661.515
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 16.461.255	96%	100%	€ 782.279
Busstation Hart van Zuid	€ 12.000.000	96%	96%	€ 52.128
Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	€ 10.005.500	73%	77%	€ 360.709
Totaal				**€ 32.654.269**

Voor het project Hoekse Lijn zijn alle verplichtingen afgerond. Alleen de definitieve vaststelling van de subsidie aan de gemeente Rotterdam moet nog plaatsvinden. Het is wachten op het vaststellingsverzoek van de Gemeente Rotterdam. In 2025 heeft er een budgetverhoging plaatsgevonden bij INTHR van € 26,5 miljoen, waardoor ondanks de geboekte voortgang het voortgangspercentage gelijk is gebleven. De voortgang van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) is in 2025 vooral toe te schrijven aan de realisatie van lijn 1 en lijn 16. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam is al volledig betaald en in 2025 ook volledig gerealiseerd. Lijn 19 zal naar

verwachting in 2026 worden afgerond. Het project systeemsprong sneltramtraject is in de afrondende fase. Voor busstation Hart van Zuid is nog wachten op het afronden van de fietsenstalling. De reconstructie van het busstation Spijkenisse Centrum is in uitvoering.

Apparaatslasten (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,4 miljoen voordelig)
Aan directe salariskosten is € 0,4 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Baten

Onttrekking fonds BDU *(verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 37 miljoen nadelig)*
De onttrekking aan het fonds BDU dient ter dekking van de lasten in dit programma. Omdat de lasten € 38 miljoen lager waren en de overige opbrengsten binnen dit programma € 1 miljoen lager, was er per saldo een lagere onttrekking aan het fonds nodig om de lasten te dekken.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2025 en gewijzigde begroting 2025 € 0,5 miljoen nadelig)

Voor de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021, 2022-2023 en 2025-2030 (SPUK verkeersveiligheid) is de realisatie van de Rijksbijdrage € 1,1 miljoen lager dan begroot op basis van de werkelijke voortgang van de projecten.
De verantwoorde rente inkomsten rekening-courant schatkistbankieren zijn op dit programma € 0,2 miljoen hoger dan begroot. Op basis van de begroting wordt 20% van de werkelijke rente inkomsten verantwoord binnen dit programma. De totale rente inkomsten rekening-courant bedragen € 14,9 miljoen en zijn € 0,9 miljoen hoger dan begroot.
Overige verschillen tellen op tot € 0,1 miljoen nadelig en betreffen enerzijds een correctie in de beginstand van de BDU van € 0,4 miljoen en anderzijds € 0,3 miljoen aan niet geraamde bijdragen van derden aan infrastructurele projecten.
De Bikker-gelden die in 2024 zijn (vooruit) ontvangen, worden voor € 0,5 miljoen in gezet als baten ter dekking van de bestedingen die in 2025 ten laste van deze gelden zijn verantwoord.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2025 en realisatie 2024 € 2,4 miljoen)
De overige inkomsten in 2025 zijn € 2,4 miljoen lager dan in 2024. De realisatie van de Rijksbijdrage op SPUK verkeersveiligheid projecten bedroeg in 2024 op basis van daadwerkelijke projectvoortgang € 1,5 miljoen. In 2025 bedraagt deze € 0,3 miljoen, een verschil van € 1,2 miljoen. Daarnaast was in 2025 de rekening-courant rente schatkistbankieren lager. Die bedroeg in 2024 € 20,5 miljoen en in 2025 € 14,9 miljoen. Dat verschil van € 5,6 miljoen wordt voor € 1,1 miljoen (20%) verantwoord binnen dit programma.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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.

2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan?

De voortgang van de in de begroting 2025 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Activiteit loopt volgens begroting

Activiteit loopt niet volgens begroting

2.3.1.1 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. Door een groei van het aantal arbeidsplaatsen en deze arbeidsplaatsen in te vullen met geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn. Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: 'Campusprogramma' en 'Leven Lang Ontwikkelen programma'. Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op 'Versterken mkb en Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's'. Hierna geven we per aandachtsgebied, op basis van de Strategische Agenda, aan wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2025.

Campusprogramma
Minimaal veertien campussen in de regio richten zich op het ontwikkelen van toekomstbestendige vaardigheden zoals ondernemerschap, innovatie en kennisvalorisatie. Vanwege de krappe arbeidsmarkt ligt de focus op de IT-, energie-, techniek-, greenport- en zorgsector en het haven industrieel complex. De MRDH focust op de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op mbo- en hbo-campussen. Driekwart van het totaal aantal studenten in de regio is namelijk mbo- en hbo-student. Ook het merendeel van de banen in deze regio betreft mbo- en hbo-niveau. Daarom liggen hier de meeste kansen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.	In 2025 hebben we ons gericht op twee projecten op de versterking van de arbeidsmarkt en het onderwijs. Verder hebben we dit jaar drie campusbijeenkomsten georganiseerd: bij de MICS in Schiedam, 'in gesprek met het MBO' in Leidschendam-Voorburg, en het Innovatie District Delft (IDD). Dit had mede tot resultaat dat we in 2025 twee campusprojecten zijn gestart waarmee ruim € 1 miljoen is ingezet op de versterking van de samenwerking van onderwijs en het bedrijfsleven.
Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie) opdrachten en -programma's.	Onze gedane investeringen uit onze bijdrageregeling van 2025 en de jaren ervoor, bestrijken diverse onderwijslagen, van basisschool en voortgezet onderwijs tot startkwalificaties, mbo- en hbo-onderwijs. Het gaat om initiatieven vanuit verschillende gemeenten in onze regio en in verschillende sectoren. Hoewel lastig meetbaar is de inschatting dat met deze inzet ook dit jaar een groot aantal studenten en bedrijven is bereikt.
Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.	Twee projecten van het campusprogramma zijn in 2025 gestart: • Horti Innovation Center (HIC) Venture Studio • Regionale Innovatiehub voor Immersieve Technologie (Rotterdam). In voorgaande jaren gestarte projecten zijn: • Biotech Campus Delft, Op weg naar een brede onderwijscampus • Dutch Fresh Port Campus, thema verslogistiek • Energy Cave Groeifonds: Vraaggestuurde aanpak • Groeifonds: Versterken en verbeteren Dutch Innovation Community Groeifonds: • Digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen fieldlabs • Urban Living Lab Binckhaven • Campusstrategie werken, leren en innoveren De resultaten gaan de komende jaren zichtbaar worden. Bijvoorbeeld wanneer studenten daadwerkelijk doorstromen in de bedrijven verbonden aan de campussen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Campusprogramma		
We leveren een financiële bijdrage aan circa vier campusversterkingsprojecten, waarbij de focus ligt op het versterken van bestaande campussen in sectoren (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) die van economisch belang zijn voor de regio.		In 2025 hebben we gericht geïnvesteerd in twee strategische projecten: Horti Innovation Center - Venture Studio Samen met de gemeente Lansingerland hebben we een venture studio opgezet in samenwerking met wo, hbo en mbo. Deze studio biedt een bewezen aanpak om innovaties door te ontwikkelen van idee naar startup. Met een financiële bijdrage van € 575.000 versterken we het cluster Hightech Horticulture en stimuleren we ondernemerschap, automatisering en digitalisering. Regionale Innovatiehub voor Immersieve Technologie In samenwerking met de gemeente Rotterdam ontwikkelen we een regionale innovatiehub voor immersieve technologie. Dit zogenaamde IX-Lab (immersive experiences lab) richt zich op onderwijsontwikkeling voor mbo-, hbo- en wo-niveau en draagt bij aan digitale innovatie en talentontwikkeling in de regio. Voor dit project is een financiële bijdrage van € 450.195 toegekend. We hebben ingezet op campusontwikkeling van de MICS in Schiedam, deze campus past in de Visie Economisch Vestigingsklimaat. We hebben ingezet op een bestuurlijke verkenner die in samenwerking met het bedrijfsleven en het onderwijs verkent welke mogelijkheden er zijn om te komen tot programmering van de campus. Het ontwikkelen van projecten met meerdere stakeholders vraagt om intensieve afstemming en kost meer tijd dan gepland. Daarom hebben we in 2025 bewust gekozen om twee projecten te versterken in plaats van vier. Deze focus zorgt voor kwaliteit en impact. Met deze projecten realiseren we versterking van innovatieclusters in de regio, bevorderen de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven en geven we richting aan het versnellen van de economische en technologische ontwikkeling.
We organiseren drie campusnetwerksessies voor kennisdeling op één van de campussen op het gebied van onderwijsvernieuwing, aansluiting arbeidsmarkt		Maart - Mechatronica innovatie campus Schiedam Juni - Roc Mondriaan, Leidschendam-Voorburg

(mbo-hbo), LLO en sociale innovatie. Doelgroep zijn gemeenten en onderwijsinstellingen.		Oktober - Innovation District Delft (IDD)
We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven. Dit kan via financiële bijdragen of via het verbinden van partijen in de regio.		Een gezamenlijke kijk op campussen hebben we in samenwerking met provincie Zuid-Holland en de Economic Board Zuid-Holland opgesteld. Dit is een samenvatting van het beleid van alle partijen en draagt bij aan transparantie van alle partijen en hun inzet. Deze wordt in 2026 gepubliceerd.

Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Verbeterd aanbod LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.	In 2025 zijn de volgende lopende projecten voortgezet die bijdragen aan het LLO-aanbod in de regio: • Dutch Fresh Port Werkt! • LLO Let's change the face of food waste • LLO Digitalisering Greenport Horti Campus • Kickstart Lab in verbinding met het regionale innovatie-ecosysteem • Niemand Langs de Kant • Riverboard - Gaan voor een Baan
Meer werkenden en werkzoekenden volgen een omscholings- of bijscholingstraject.	Zie het vorige resultaat.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)		
We leveren een financiële bijdrage aan circa vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo- en/of hbo-campus.		Gemeenten hebben geen aanvragen ingediend voor projecten op het gebied van leven lang ontwikkelen.

We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers die skills opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Dit om de impact van de LLO-projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO-gebied.		Via het project Niemand Langs de Kant leveren we een bijdrage aan de regionale werkcentra van Den Haag en Rotterdam. Het doel van dit project is naast de financiële ondersteuning, onderwijs en de werkcentra dichterbij elkaar te brengen. En de regionale werkcentra van Den Haag en Rotterdam kennis te laten uitwisselen. Dit doen we door vier per keer maar jaar bijeen te komen en de ontwikkelingen te bespreken.

Versterken mkb

Er zijn veel mkb'ers in de metropoolregio die behoefte hebben aan toegang tot informatie en advies. Om zo tijdig beslissingen te kunnen nemen om hun bedrijf gezond te houden, weer gezond te maken of tijdig te stoppen. Ondernemers hebben behoefte aan een transparant systeem van dienstverlening waarbij het aanbod van verschillende partijen onderling samenhangt, transparant en begrijpelijk is. Dit is in de praktijk nog te weinig het geval.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een hoger deel mkb is ondersteund. Ondernemers weten beter overheidsinformatie te vinden die hen helpt effectiever te werken aan de transitieopgaven, zoals digitalisering en verduurzaming en bij het aantrekken en het scholen van hun personeel.	Via cofinanciering en innovatieprogramma's hebben we enkele tientallen meer mkb'ers bereikt dan in 2024.
Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.	We organiseerden drie kennissessies voor accountmanagers van de 21 gemeenten. Naast bruikbare informatie voor mkb- bedrijven (zoals het bestaan van de hiervoor genoemde projecten en programma's waaraan de MRDH in 2025 een bijdrage verleende) deelden gemeenten ook informatie met elkaar over gemeentelijke initiatieven. De Bestuurscommissie EV heeft een bijdrage verleend aan het project MKB010NEXT van Rotterdam dat een regionaal vervolg is op het Rotterdamse succesvolle project MKB010. Capelle aan den IJssel en Nissewaard doen nu ook actief mee aan dit programma, waardoor een groter deel van het mkb in de regio bereikt wordt. We hebben voor het tweede jaar op rij deelgenomen aan de regionale Actie agenda ondernemersdienstverlening. Hierdoor worden ook regiogemeenten die zelf niet actief deelnemen aan deze agenda betrokken.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Versterken mkb		
We zetten in op het vertalen van ontwikkelingen rondom mkb-dienstverlening naar gemeenten en, indien relevant, vertalen in acties mét gemeenten.		De MRDH neemt deel aan het lerend netwerk ondernemersdienstverlening van de provincie Zuid-Holland. In dit netwerk worden ervaringen t.a.v. ondernemersdienstverlening met elkaar gedeeld. In het lerend netwerk bespreken de deelnemende partijen, waaronder vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, hoe zij bij kunnen dragen aan het verbeteren van hun eigen dienstverlening aan ondernemers. En hoe zij beter met elkaar kunnen afstemmen zodat er minder versnippering plaatsvindt. De MRDH deelt in dit netwerk informatie uit lopende projecten. Het doel van het netwerk is dat de deelnemende partijen beter van elkaar weten wat er gebeurt en dat er meer ketensamenwerking plaatsvindt. In het najaar van 2025 is besproken hoe het lerend netwerk versterkt kan worden. Andere partijen die deelnemen zijn: gemeenten Rotterdam en Den Haag, KVK, ministerie van EZ, RVO, gemeente Leiden, gemeente Dordrecht, mkb Rotterdam Rijnmond, mkb Den Haag, mkb Westland en VNO-NCW West. Ervaringen van deze deelnemers of nieuwe inzichten worden indien relevant gedeeld met de regiogemeenten.
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.		Gemeente Rotterdam heeft in de eerste helft van 2025 een financiële bijdrage ontvangen voor het project MKB010 next: toekomstbestendig ondernemerschap. Doel van het project is mkb'ers te inspireren, informeren en activeren op de thema's digitaal, duurzaam en circulair ondernemen, waardoor zij toekomstbestendiger worden, innovatiever ondernemen en zorgen voor nieuwe werkgelegenheid en ontwikkeling van zichzelf en hun medewerkers. Gemeente Delft heeft in de tweede helft van 2025 een financiële bijdrage ontvangen voor het project Quantum ecosysteem Zuid-Holland fase 2 - startup & scale-up support. Zuid-Holland is internationaal koploper in quantumtechnologie dankzij TU Delft, Universiteit Leiden en snelgroeiende bedrijven. Om die positie uit te bouwen start in 2026 fase 2 van het Quantum Ecosysteem, met focus op startups en scale-ups. Het project helpt nieuwe bedrijven ontstaan, ondersteunt hun groei en brengt

		de community samen via evenementen en communicatie. Zo versterkt de regio haar economische kracht en benut zij de maatschappelijke kansen van quantum.
We zetten verder in op: • het gericht werken aan versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb, met focus op toegepaste innovatie; • het opstellen van direct overdraagbare projectinformatie aan het mkb (via onder meer de gemeentelijke accountmanagers uit het MRDH-netwerk).		In 2025 hebben we drie bijeenkomsten van het accountmanagersnetwerk georganiseerd. Informatie die relevant is voor gemeenten en accountmanagers delen we daar actief. Dit betreft bijvoorbeeld informatie over de resultaten van projecten die zijn uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld Region of the Future of Datawerf. Ook informeren we hen over projecten en activiteiten van de vervoerscollega's die impact hebben op mkb'ers, zoals bv de zero emissie zones in het verleden. Ten derde dient het netwerk als een plek waar gemeenten ervaringen en kennis over ondernemersdienstverlening met elkaar kunnen delen.

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

In Region of the Future worden samen met YES!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.

De MRDH stimuleert innovatie. Dat doen we door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren. Daardoor zullen deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Toename percentage van startups en scale-ups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.	Ter bevordering van detoename in het percentage van startups en scale-ups is een regionaal samenwerkingsprogramma voor startups en scale-ups van start gegaan. Inmiddels heeft dit programma ervoor gezorgd dat er nu ook een taskforce bij de EBZ (Economic Board Zuid-Holland) is opgericht (taskforce Startup Scale-ups). IQ heeft mede door cofinanciering van de MRDH startups kunnen helpen hun producten en diensten op de markt te brengen en te laten groeien. In 2025 zijn twee edities van het Market Readiness Programma georganiseerd waarmee 27 startups en innovatieve mkb'ers geholpen zijn.

Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.	Het programma Region of the Future is in mei 2025 afgerond. Rotterdam, de IJsselgemeenten en Pijnacker-Nootdorp hebben in het programma onderzocht hoe zij AI kunnen inzetten voor hun dienstverlening op het gebied van vergunningen en afwikkeling van bewonersvragen. Door de inzet van AI en een ontwikkelde chatbot (in de IJsselgemeenten) kunnen deze gemeenten besparingen realiseren. We verwachten dat de implementatie tussen 2026 en 2028 nog meer resultaten in de gemeenten oplevert.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's		
Het huidige programma Region of the Future loopt tot en met mei 2025. We evalueren het programma, delen de resultaten met de gemeenten en verkennen of het programma een vervolg krijgt		De evaluatie van het programma is in het najaar 2025 gedeeld met diverse gremia van de MRDH. We hebben nog niet verkend of het programma een vervolg krijgt.
We verlenen InnovationQuarter subsidie om te bouwen aan innovatieprogramma's en -projecten en om innovatieve mkb'ers te ondersteunen het verdienvermogen van de regio te 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 de uitvoering van de Human Capital Agenda, en daarmee inzet op (economische) vernieuwing en innovatie.		In het voorjaar van 2025 zijn de activiteiten besproken in de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (BcEV). In het najaar zijn de activiteiten en resultaten toegelicht door InnvoationQuarter (IQ) in de BcEV. Hierbij is ook aangegeven dat steeds meer wordt gestuurd op inzet gerelateerd aan de clusters als benoemd in de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat. De EBZ werkte aan een versnellingsaanpak Groeiagenda. Deze is in november 2025 opgeleverd. Over de uitvoering worden nadere afspraken gemaakt met de aangesloten partijen. Via de vernieuwde Human Capital Agenda Zuid-Holland (HCA 2025-2030) wordt vanuit de EBZ gezamenlijk vervolg gegeven aan de inzet op de doelstellingen van deze agenda: een sterke, wendbare en weerbare regio. Waarbij, naast voortzetting van de succesvolle elementen uit de al lopende inzet van de HCA, er nu extra focus komt te liggen bij: • Het verhogen van arbeidsproductiviteit • Specifieke aandacht is voor het mbo • Ingezet wordt op een gezamenlijke lerende kennisomgeving human capital, om met elkaar kennis en innovaties te delen en toe te passen.

2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze plekken bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking. Ook bieden ze 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. Denk aan de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen) en digitalisering.

Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, door bestaande werklocaties beter te benutten en door vergroening en verduurzaming aan te jagen.

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2025	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Lager percentage leegstand kantoren en detailhandel (op basis van vloeroppervlakten).	In de Strategie werklocaties MRDH 2019-2030 zijn de afgelopen jaren afspraken gemaakt over het toevoegen en transformeren van kantoren. Door eerdere transformaties en het benutten van bestaande kantoorruimte is de leegstand de afgelopen jaren generiek gedaald tot 6,3% (peildatum 2024). We verwachten bij een volgend meetmoment stabilisatie van dit percentage bij gelijkblijvende conjuncturele omstandigheden. Specifiek de leegstand van winkelvloeroppervlakte was in januari 2025 9,24%, en steeg in juli 2025 naar 9,28% en is nu (januari 2026), 9,34%. Er heeft in 2025 dus een marginale stijging plaatsgevonden. We hebben in het voorjaar 2025 bij twee gemeenten opdrachten uitgezet om vitale kernen te versterken; in Wassenaar en Barendrecht.
Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.	Met de activiteiten in 2024 en 2025 is er doorgezet met een aanpak op beter benutten van bedrijventerreinen. De MRDH heeft meerdere onderzoekstrajecten op dit thema uitgezet en begeleid: 1. verkenning naar kansen van betere benutting op bedrijventerreinen 2. een handreiking voor procestappen aan de hand van casussen

	3. juridische gereedschappen 4. instrumenten om actief te sturen op bedrijvigheid en grondbeleid als overheid. Met de onderzoeksresultaten kunnen gemeenten actief aan de slag met beter benutten van bedrijventerreinen. De praktijk leert dat het voor gemeenten lastig is om projectvoorstellen ten aanzien van werklocaties in te dienen, omdat er bijvoorbeeld onvoldoende zicht is welke stappen nodig zijn of onvoldoende capaciteit is voor projectontwikkeling. Hiervoor kan de bijgevoegde 'handreiking beter benutten bedrijventerreinen' gebruikt worden die in 2025 door ons is opgesteld. Daarnaast kunnen gemeenten zich bij de MRDH melden bij interesse voor projectfinanciering, zodat projecten in gezamenlijkheid opgewerkt kunnen worden. In 2025 zijn er drie projecten gefinancierd die hier relatie mee hebben: Innovatiedistrict Delft, Beter Benutten Barendrecht Oost en Ruimte voor regie - Sturing op bedrijventerreinen in Vlaardingen.
Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel 0C.	Het aandeel kantoren met minimaal energielabel C is gestegen van 55% in 2022 naar 84% in 2025.Het verbeteren van dit energielabel wordt door de markt nu opgepakt. Een rol voor MRDH is hierdoor in de toekomst niet nodig.
Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.	We ondersteunden in 2025 deze opgave met gezamenlijk onderzoek, kennisdeling en projectbijdragen gericht op het vernieuwen van verouderd en leegstaand vastgoed. Effecten hiervan verwachten we over meerdere jaren, waarbij het tempo en het uiteindelijke resultaat per werklocatie aanzienlijk gaat verschillen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2025	Status	Toelichting
Vernieuwen van werklocaties		
We organiseren regionale afstemming voor werklocaties. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en we leggen het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende bedrijventerreinen blijven en er zorgvuldig wordt omgegaan met de nieuwbouw van kantoren en detailhandel, zodat er niet gebouwd wordt voor toekomstige leegstand.		Voor het transformeren van bedrijventerreinen of de nieuwbouw van kantoren/winkelcentra is regionale afstemming nodig. Gemeenten kunnen hiervoor een adviesaanvraag indienen. We hebben in 2025 geen adviesaanvragen ontvangen.

		We organiseren werkgroepen ‘werklocaties’. Er hebben dit jaar acht werkgroepen georganiseerd, waarvan een keer een werkbezoek met het thema vitale kernen aan de Koperwiek in Capelle aan den IJssel.
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.		De jaarlijkse monitor van de kantorenmarkt is opgeleverd en gedeeld met de gemeenten. Uit deze monitor blijkt dat de kantorenleegstand eind 2024 iets was gedaald ten opzichte van 2023: van 6,7% naar 6,3%. Deze leegstand is onder het gezonde leegstandspercentage van 7%, dat betekent dat de kantorenmarkt krap is. In de Strategie Kantoren MRDH 2025-2035 werken we de komende jaren verder aan regionale afspraken. Onder meer over de realisatie van nieuwe kantoorruimte op de 'juiste locaties’ en het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad. Deze is in 2025 vastgesteld door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en aanvaard door de provincie Zuid-Holland.
We financieren projecten om vraag en aanbod van werklocaties in balans te brengen, waaronder projectbijdragen voor het beter benutten, revitaliseren en verduurzamen van bedrijventerreinen.		De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van 19 november 2025 heeft vier projecten (thema werklocaties) een bijdrage gegeven. Het gaat om een bedrag van € 1 miljoen. De vier projecten leveren een bijdrage aan het regionale aanbod van bedrijventerreinen: door het bestaande bedrijventerrein uit te breiden (1 project), door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen (2 projecten) en door te revitaliseren en te positioneren (1 project).
We stimuleren gemeenten om uitvoering te geven aan de ambities voor het thema ruimte voor werken uit het uitvoeringsprogramma door gezamenlijk onderzoek te doen en kennis te ontwikkelen. Denk aan onderzoek voor de uitvoering van het beter benutten van bedrijventerreinen.		We hebben gemeenten begeleid op het thema beter benutten van bedrijventerreinen, zodat gemeenten actief aan de slag kunnen. Door het monitoren van de afspraken voor beter benutten uit de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030 kunnen we de voortgang in de regio bijhouden. Hieruit blijkt dat voor het uitvoeren van de beter benutten afspraken extra inzet en instrumentarium nodig is. De MRDH heeft actief ondersteunt door een gezamenlijk onderzoek en een verkenning te starten en gemeenten ondersteuning te bieden. Zo wordt er veel kennis gedeeld en worden goede voorbeelden besproken op het gebied van beter benutten. En worden lokale projecten in winkelgebieden ondersteunt om leegstand te voorkomen. 1. Verkenning regionale ontwikkelingsmaatschappij is opgestart 2. Ondersteuning bij het oplossen van knelpunten van beter benutten via kennisdeling en projectbijdragen

		3. Delen van goede voorbeelden van het beter benutten in regio en daarbuiten 4. Ondersteuning bij de monitoring van bedrijventerreinen 5. Ondersteuning bij vitale kernen aanpak gemeenten 6. Onderzoek circulaire economie en rolneming in drie economische clusters
Bij een succesvolle lobbystrategie voor financiering van het Rijk zetten we in op ondersteuning bij regionale projectaanvragen voor Rijksfinanciering.		In het najaar van 2025 heeft het ministerie van Economische Zaken (EZ) aangekondigd via een Decentrale Uitkering (DUK) geld beschikbaar te stellen voor de herstructurering van bedrijventerreinen. Via de provincies moet een pilot aan het Rijk worden aangedragen. De MRDH heeft de coördinatie opgestart om in 2026 vanuit de gemeenten één project aan te dragen voor een bijdrage vanuit EZ.
We organiseren circa drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor ruimte voor werken, voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.		In de eerste helft van het jaar heeft een bestuurlijk gesprek plaatsgevonden met de RO- en EV-wethouders binnen de regio. Dat ging over het belang van ruimte voor werken. Hieruit bleek dat zij urgentie voelen om extra in te zetten op het thema ruimte voor werken. Zij hebben een actievere rol van de MRDH gevraagd dan kennisontwikkeling, kennisdeling en projectfinanciering. De uitkomsten van de sessie zijn ook meegenomen in de visie op het economisch vestigingsklimaat, waaronder de inzet op een verkenning naar instrumenten voor herstructurering bedrijventerreinen (zoals een regionale ontwikkelingsmaatschappij). In de tweede helft van het jaar organiseerden we een bestuurlijke themasessie over het een investeringsfonds/ regionale ontwikkelingsmaatschappij als een uitwerking van gebiedsgericht werken uit de visie op het economisch vestigingsklimaat. Daarnaast organiseerden we reguliere sessies voor de ambtelijke werkgroep werklocaties om kennis te delen en beleid te ontwikkelen. Zo hebben we bijgedragen aan projecten om winkelcentra vitaal te houden en hebben we verkennend onderzoek gestart naar circulaire economie in de regio. De MRDH heeft meerdere onderzoekstrajecten op dit thema uitgezet en begeleid: 1. verkenning naar kansen van betere benutting op bedrijventerreinen, 2. een handreiking voor procestappen aan de hand van casussen 3. juridisch gereedschap

		4. instrumenten om actief te sturen op bedrijvigheid en grondbeleid als overheid. De werkgroep werklocaties, waaraan de beleidsambtenaren economie deelnemen, is frequent bijeengekomen om kennis op te doen en kennis of ervaringen te delen. Met de onderzoeksresultaten kunnen gemeenten actief aan de slag met beter benutten van bedrijventerreinen.

2.3.2 Wat heeft het gekost?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten					
Subtotaal programmakosten	3.184.988	-587.148	3.772.136	3.513.735	2.779.871
Subsidie InnovationQuarter	1.007.940	-14.626	1.022.566	1.022.566	986.081
Subsidie YES! Delft	334.571	-39.617	374.188	208.333	472.399
Subtotaal directe kosten personeel	904.511	-221.705	1.126.216	1.158.514	870.218
Totaal lasten	**5.432.009**	**-863.097**	**6.295.106**	**5.903.148**	**5.108.569**
Baten					
Inwonerbijdrage	5.896.777	-55.419	5.952.196	5.903.148	5.676.964
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	52.573	2.573	50.000	0	44.661
Totaal baten	**5.949.350**	**-52.846**	**6.002.196**	**5.903.148**	**5.721.625**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**517.340**	**810.250**	**-292.910**	**0**	**613.055**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-87.035	205.875	-292.910	0	-218.650
Gerealiseerd resultaat	**604.375**	**604.375**	**0**	**0**	**831.705**

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2025 en realisatie 2025

Lasten

Er is binnen dit programma in 2025 € 863.097 minder aan lasten gerealiseerd dan begroot:

	Onderwerp	*Begroting 2025*	*Realisatie lasten 2025*	*Verschil 2025*
1	Programmakosten	€ 3.772.136	€ 3.184.988	€ 587.148
	Waarvan lasten Bijdrageregeling op basis van projectvoortgang		*€ 2.555.958*	
	Waarvan lasten verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling		*€ 541.995*	
	Waarvan lasten Versnellingsaanpak		*€ 87.035*	
2	Subsidie InnovationQuarter	€ 1.022.566	€ 1.007.940	€ 14.626
3	Subsidie YES!Delft	€ 374.188	€ 334.570	€ 39.618
4	Directe kosten personeel	€ 1.126.216	€ 904.511	€ 221.705
	Totaal	**€ 6.295.106**	**€ 5.432.009**	**€ 863.097**

Ad 1 Programmakosten - Bijdrageregeling EV

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2025 (Bijdrageregeling EV) is in 2025 ten laste van het programmabudget voor € 2,7 miljoen aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat:

Onderwerp	***Besluit bestuurscom-missie EV***	***Ontvangende gemeente***	***Bedrag (€)***
Opdracht 2: Toekomstbestendige economie stimuleren			
Campusprogramma			
Horti Innovation Center (HIC) *Venture Studio*	*11-6-2025*	*Lansingerland*	*575.000*

Regionale Innovatiehub voor Immersieve Technologie	*19-11-2025*	*Rotterdam*	*450.195*
Versterken mkb			
MKB010Next: Informeren, Activeren, en Versterken van Toekomstbestendig ondernemerschap	*11-6-2025*	*Rotterdam*	*400.000*
Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's			
Quantum ecosysteem Zuid-Holland fase 2 - startup & scale-up support	*19-11-2025*	*Delft*	*225.000*
Vooronderzoek Innovatiehub Visafslag Scheveningen	*19-11-2025*	*Den Haag*	*90.000*
		Totaal opdracht 2	***1.740.195***
Opdracht 4: Vernieuwen van werklocaties			
Bedrijventerreinen			
Innovatiedistrict Delft - breder verbonden met de regio	*19-11-2025*	*Delft*	*398.955*
Beter Benutten Bedrijventerreinen Oost Barendrecht	*19-11-2025*	*Barendrecht*	*200.000*
Ruimte voor Regie: Sturing op Bedrijventerreinen	*19-11-2025*	*Vlaardingen*	*186.074*
Verkenning Werklandschap Bernissester	*19-11-2025*	*Nissewaard*	*155.634*
		Totaal opdracht 4	***940.663***
Totaal verleende projectbijdragen 2025			***2.680.858***

De in 2025 verantwoorde last op dit onderdeel van € 2.555.958 is, conform de verslaggevingsregels, op basis van feitelijke projectvoortgang en niet op basis van verleende projectbijdragen.

Ad 1 Programmakosten - Verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten is er aan verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling € 541.995 besteed. Het ging dan bijvoorbeeld om de inzet van externe partijen voor:

- De organisatie van de Economische Top van de MRDH. Deze bijeenkomst richtte zich op het ophalen van ondernemersperspectieven, het versterken van het netwerk tussen ondernemers en overheden, en het creëren van ambassadeurs voor de economische visie van de MRDH.
- De evaluatie en monitoring van projecten op het thema aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs, om zodoende inzicht te krijgen in de behaalde resultaten en de gecreëerde impact van de projecten.
- Onderzoek revitalisering en leegstand Wassenaar Centrum, inclusief een zogenaamde "€ 1-actie". Daarbij worden geselecteerde leegstaande winkelpanden tijdelijk verhuurd voor slechts € 1 per jaar een creatieve en startende ondernemers deze actie kan een vliegwiel zijn voor vernieuwing en nieuwe dynamiek in het dorpscentrum.
- Het in beeld brengen van circulaire bedrijvigheid binnen drie clusters hightech horticultuur, duurzaam maritiem & haven, en innovatieve/hoogwaardige maakindustrie.

Ad 1 Programmakosten - Versnellingsaanpak

Bij de tweede bestuursrapportage 2025 was ten laste van de Egalisatiereserve € 135.000 begroot voor de Versnellingsaanpak in 2025. De werkelijke bestedingen bedroegen € 87.035 en hebben betrekking op de actielijnen:

- Versterken hoogwaardige maakindustrie (inhuur bestuurlijk trekker)
- Vergroting sociaal-economische weerbaarheid (inhuur adviesbureau dat ondersteunt bij het beantwoorden van de vraag hoe de MRDH vanuit haar kerntaken kan bijdragen aan de sociaal economische versterking van de regio en met gemeenten in gesprek is gegaan om de kansen en knelpunten op te halen die spelen in de regio).

De financiële inzet op de actielijn Sterkere positionering van het collectief van 21 gemeenten in Europa en de actielijn Sterk aanbod voor dual-use voor de defensie-industrie vindt vanaf 2026 plaats.

Samenvatting Ad 1 programmakosten. De verleende projectbijdragen aan gemeenten van € 2.680.858 en de bestedingen op opdrachten (inclusief Versnellingsaanpak) van € 629.030 in totaal komen ten laste van het programmabudget 2025 van € 3.772.136. Per saldo is er € 462.248 van het jaarbudget programmakosten nog niet benut.

Ad 2 Subsidie InnovationQuarter

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de MRDH met betrekking tot versterking van het economisch vestigingsklimaat. Voortbouwend op de subsidierelatie van de afgelopen jaren heeft IQ in 2025 ingezet op drie pijlers:

1. Innoveren
2. secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ)
3. het Investor Relations Programma (internationaliseren).

De begrote subsidie voor het jaar 2025 aan IQ van € 1.022.566 is op basis van de van IQ ontvangen tussentijdse voortgangsinformatie volledig besteed. Op basis van de definitieve jaarrekening van IQ over het jaar 2023 is de subsidie voor het jaar 2023 € 14.626 lager vastgesteld dan verleend.

Ad 3 Subsidie YES!Delft

De voortgang op het driejarige subsidieproject Region of the Future was in 2025 conform begroting (realisatie 2025 is € 124.188, laatste deel van totale verlening van € 1.500.000). Daarnaast besloot het algemeen bestuur op 4 april 2025 om YES!Delft tijdelijk voor de duur van twee jaar te ondersteunen met een exploitatiesubsidie van maximaal € 250.000 per jaar. Hiermee kan YES!Delft toegroeien naar een duurzaam verdienmodel en structurele financiering realiseren. Op basis van de van YES!Delft ontvangen tussentijdse voortgangsinformatie is in 2025 € 210.382 besteed van deze subsidie. De onderbesteding bedraagt € 39.618.

Ad 4 Directe kosten personeel

De onderbesteding van € 221.705 wordt veroorzaakt door niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Baten

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2025 € 7.599.058 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 5.896.777) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.702.281, zie hoofdstuk 2.4). De lagere realisatie van € 55.419 ten opzichte van de begroting binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat is gelijk aan de hogere realisatie binnen de overhead (zie hoofdstuk 2.4).

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
Dit betreft de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentieovereenkomsten. Realisatie is iets hoger dan begroot, vanwege de jaarlijkse indexering die in de overeenkomst is opgenomen.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve van € 87.035 is gelijk aan de bestedingen aan de Versnellingsaanpak. Het overige deel van de begrote onttrekking (€ 205.875) was vanwege de lagere bestedingen binnen de programmakosten niet nodig.

Toelichting verloop en bestemming Egalisatiereserve EV
Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. De Egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2025 (na resultaatbestemming jaarrekening 2024) uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2024 verleende projectbijdragen	€ 4.988.521
Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025	€ 900.000
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€ 146.082
Saldo 1 januari 2025	€ 6.034.603

Na de onttrekking van € 87.035 is de stand van de reserve per 31-12-2025 € 5.947.568.

Benodigde hoogte van de Egalisatiereserve EV
Het financiële verloop van de tot en met 2025 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Jaar	Verleend t/m 2025	Bevoorschot en afgerekend t/m 2024	Vrijval t/m 2024	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen t/m 2024	Bevoorschot en afgerekend 2025	Vrijval 2025	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen t/m 31-12-2025	Correctie bestedingen *	Benodigde Egalisatie-reserve 31-12-2025
2015-2019	11.675.063	10.705.870	931.598	37.595	37.595	0	0	0	0
2020	2.549.000	2.275.873	233.127	40.000	0	0	40.000	-40.000	0
2021	2.388.064	1.865.964	168.333	353.767	184.122	124.645	45.000	-45.000	0
2022	2.569.394	1.890.414	42.082	636.899	147.833	22.970	466.096	-193.563	272.533
2023	3.089.930	1.783.944	0	1.305.986	467.800	0	838.186	-382.815	455.371
2024	2.695.259	90.560	0	2.604.699	1.040.000	0	1.564.699	178.457	1.743.156
2025	2.680.858				1.227.929	0	1.452.929	1.031.006	2.483.935
Totaal	**27.647.568**	**18.612.624**	**1.375.140**	**4.978.945**	**3.105.278**	**147.615**	**4.406.910**	**548.085**	**4.954.995**

* vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2025 per saldo verlaagd met € 548.085 en op de balans geboekt (saldo bestaat uit € 1.796.046 Vooruitbetaalde projectbijdragen en € 1.247.961 nog te betalen projectbijdragen). Voor de juiste balanspositie per jaareinde dient de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag te worden verhoogd.

Per jaareinde dient € 4.954.995 beschikbaar te zijn in de egalisatiereserve voor de financiële afwikkeling van tot en met 2025 verleende bijdragen.

Na onttrekking van de in 2025 benodigde reservemiddelen voor de Versnellingsaanpak € 87.035 en rekening houdend met de financieel nog af te wikkelen bijdragen, is het verloop van de reserve als volgt:

Nog af te rekenen tot en met 2025 verleende projectbijdragen	€ 4.954.995
Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025	€ 812.965
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€ 146.082
Benodigd bedrag 1 januari 2026	**€ 5.914.042**
Beschikbaar bedrag 31 december 2025	€ 5.947.568
Vrij te besteden 31 december 2025	**€ 33.526**

Voorstel Resultaatbestemming

Het gerealiseerde resultaat over het boekjaar 2025 bedraagt € 604.375.

Dit resultaat bestaat uit de volgende posten:

Onderbesteding programmabudget (excl. niet gerealiseerde bijdrage reserve)	€ 381.273
Onderbesteding subsidie YES!Delft jaarschijf 2025	€ 39.618
Onderbesteding subsidie IQ 2023	€ 14.626
Onderbesteding apparaatslasten op het programma	€ 221.705
Extra niet begrote inkomsten gemeenten	€ 2.573
Overbesteding op overhead	€ - 55.419

(Bestemmingsvoorstel volgt na besluitvorming door bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 10 juni 2026).

De Egalisatiereserve EV bestaat na deze voorgestelde resultaatbestemming uit de volgende onderdelen:
(overzicht volgt na besluitvorming door bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 10 juni 2026)

<u>Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2025 en realisatie 2024</u>

De grootste verschillen worden hierna toegelicht (afronding op duizendtallen).

Lasten

De realisatie van de lasten was in 2025 € 325.000 hoger ten opzichte van 2024. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	Onderwerp	*Realisatie 2025*	*Realisatie 2024*	*Verschil*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	*€ 2.556.000*	*€ 2.152.000*	*€ 404.000*
2	Programmakosten - overig	*€ 629.000*	*€ 628.000*	*€ 1.000*
3	Subsidie InnovationQuarter	*€ 1.008.000*	*€ 986.000*	*€ 22.000*
4	Subsidie YES!Delft	*€ 335.000*	*€ 472.000*	*-/- € 137.000*
5	Directe kosten personeel	*€ 905.000*	*€ 870.000*	*€ 35.000*
	Totaal	***€ 5.433.000***	***€ 5.108.000***	***€ 325.000***

Toelichting verschillen:

Programmakosten-bijdrageregeling EV
Het betreft vaak meerjarige projecten waarvan de bestedingen de projectvoortgang volgen. De bestedingen fluctueren daardoor ook tussen de jaren. De verleningen in 2025 (€ 2.681.000) waren nagenoeg gelijk aan de verleningen 2024 (€ 2.695.000).

Subsidie InnovationQuarter
De hogere lasten in 2025 betreft voornamelijk de indexatie van de subsidie.

Subsidie YES!Delft
Het in juni 2022 gestarte subsidieproject Region of the Future kende een gemiddelde jaarlast van € 500.000 en liep tot mei 2025. Financiële projectvoortgang liep voor op de planning, samen met de nog beperkte looptijd in 2025 betekent dit dat in 2025 minder bestedingen werden verantwoord binnen de maximale verleende subsidie ten opzichte van 2024. De door het algemeen bestuur op 4 april verleende tijdelijke exploitatiesubsidie voor 2025 en 2026 had een verhogend effect ten opzichte van 2024, maar per saldo waren de lasten in 2025 lager.

Directe kosten personeel
De hogere lasten in 2025 zijn, binnen een ongeveer gelijk gebleven vacatureruimte, toe te schrijven aan de cao-stijging.

Baten

De realisatie van de baten was in 2025 € 230.000 hoger dan in 2024. Dit heeft voornamelijk te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2025 ten opzichte van de begroting 2024.

2.4 Overzicht overhead

2.4.1 Wat hebben we gedaan?

Zie hoofdstuk 3.4.2 paragraaf Bedrijfsvoering voor een toelichting op de werkzaamheden.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten:					
Personele overhead Va	4.198.629	315.356	3.883.273	3.994.595	4.119.195
Materiële overhead Va	2.296.941	-235.859	2.532.800	2.612.800	2.160.265
	6.495.570	**79.497**	**6.416.073**	**6.607.395**	**6.279.460**
Personele overhead EV	1.128.046	114.384	1.013.662	1.042.710	1.061.753
Materiële overhead EV	574.235	-58.965	633.200	653.200	540.066
	1.702.281	**55.419**	**1.646.862**	**1.695.910**	**1.601.819**
Totaal lasten	**8.197.851**	**134.916**	**8.062.935**	**8.303.305**	**7.881.279**

Binnen de kosten van overhead onderscheiden we twee soorten kosten. Dit zijn personele kosten en materiële kosten. In de personele kosten zitten de salarislasten van leidinggevenden, secretaresses en medewerkers binnen bedrijfsvoering. Dit wordt ook wel personele overhead salarislasten genoemd. De rest van de medewerkers valt onder de directe salarislasten die bij de begrotingsprogramma's worden verantwoord. De materiële kosten bevatten de kosten van bedrijfsvoering.

De overhead laat een overschrijding zien van € 134.916 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 294.824 op de materiële overhead dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd (bijvoorbeeld ICT-projecten), activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot (bijvoorbeeld vergaderkosten) en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 429.740. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door kosten in verband met de opvang van langdurige ziektegevallen, het ontstaan van vacatures, in voorgaande jaren door het management gemaakte organisatorische keuzes en voorbereidende activiteiten in het kader van de voorgenomen organisatiewijziging per 1 januari 2026. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 1.137.951 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 708.212 positief.

Zie hoofdstuk 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een verdere toelichting op het resultaat.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Onttrekking fonds BDU	6.495.570	79.497	6.416.073	6.607.395	6.279.460
Inwonersbijdrage EV	1.702.281	55.419	1.646.862	1.695.910	1.601.819
Totale dekkingsbron	**8.197.851**	**134.916**	**8.062.935**	**8.303.305**	**7.881.279**
Resultaat voor reservemutaties	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De kosten voor de personele en materiële overhead worden voor zover deze betrekking hebben op verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit/Va) gedekt vanuit de BDU. Voor zover deze kosten betrekking hebben op de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden deze kosten gedekt vanuit de inwonersbijdrage. Door een overbesteding van € 134.916 op de overhead is er meer dekking nodig.

Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2025	Begroting 2025
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1.000 inwoners	0,039 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,037 fte per 1.000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 5,44 per inwoner	€ 6,01 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	12,81% van de totale loonsom	12,40% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	1,29% van de totale lasten	1,06% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2025 95,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2024 2.475.263 (begroting 2024).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2025 91,1 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2024 2.475.263 (begroting 2024).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2025 € 13,5 miljoen (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2024 2.475.263 (begroting 2024).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2025 € 10,6 miljoen (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedraagt in 2025 € 1.356.719. Voor 2% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH-gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2025 € 8,2 miljoen (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2025 € 637,3 miljoen (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage voor Economisch Vestigingsklimaat.

-0-0-0-

Hoofdstuk 3
Paragrafen

-0-0-0-

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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 over 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 grotendeels (meer dan 99%) gefinancierd met rijksmiddelen. De MRDH beschouwt deze middelen als vreemd vermogen zolang 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 al 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 is voor de risicoberekening. De risico-inschatting voor beide ov-bedrijven is daarnaast als 'laag' geclassificeerd. Dat betekent 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-emissiebusvervoer.

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 2026-2030 gemiddeld € 48 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 € 43 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 Mobiliteit (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)	Jaarrekening 2025
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.115.501.437
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.401.298.446
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	910.843.990
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	204.657.447
Weging risico	8%
Netto/gewogen risico	16.372.596
Netto/gewogen risico (ondergrens € 40 miljoen)	40.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	36.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.923.011
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**4.000.000**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0
Beschikbaar voor exploitatie	**3.923.011**

Samenvatting weerstandsvermogen ratio jaarrekening 2025:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40.000.000
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40.000.000

De MRDH streeft ernaar dat het weerstandsvermogen tenminste voldoende is. Dit betekent een minimale weerstandsvermogen ratio van 1 tot 1,4.

Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2025 is bereikt. Er is op dit moment geen dekkingstekort in de te bereiken reserve.

Kengetallen
Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de opgenomen balans en/of overzicht van baten en lasten in de jaarrekening.
Conform het BBV moeten de volgende kengetallen in de jaarrekening te worden opgenomen:

Kengetallen	2025	2024
Netto schuldquote	162,7%	158,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-7,1%	-6,4%
Solvabiliteitsratio	2,4%	2,3%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,0%	1,9%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

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

Bij de beoordeling van de kentgetalling in bovenstaande tabel voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio moet het volgende in aanmerking 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 de genoemde 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.

De netto schuldquote geeft inzicht in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft zo een indicatie voor de mate waarin 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 maakt het inzichtelijk 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% van het totale vermogen als norm.

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 en 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 positieve percentages in de tabel betekenen dat de structurele lasten van de MRDH in ieder geval volledig worden gedekt door structurele baten.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringen
Toekomstige investeringen worden gepland en begroot op basis van een investeringsplan.
Investeringsplannen maken integraal deel uit van de begroting en begrotingswijzigingen die bestuurlijk worden vastgesteld.

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 2025 van de MRDH.

<u>Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut</u>
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.

Gronden
De MRDH heeft diverse percelen grond in eigendom, of een recht van opstal daarop gevestigd door 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/Railinf	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haa	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen voor deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel
Eind oktober 2017 is het gebouw van de ambtelijke organisatie van de MRDH aan de Westersingel 12 in Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van tien jaar. Voor de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag van € 1,2 miljoen geïnvesteerd. 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 hiervoor contracten af met gespecialiseerde marktpartijen.

Overige materiële vaste activa
De kantoorinventaris en ICT-hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 kosteloos overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Naar aanleiding van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 is een nieuw datanetwerk aangelegd en is nieuw meubilair aangeschaft, met een totale investering van € 457.000. In 2018 zijn aanvullende ICT-investeringen gedaan. Deze zijn gedaan voor de noodzakelijke vervanging van werkplekhardware in combinatie met de overstap naar 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. Ook in de daaropvolgende jaren bleken investeringen noodzakelijk. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar in hoog tempo op en de manier van werken verandert voortdurend.

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

Vanaf 2019 hebben onder meer de volgende grotere investeringen plaatsgevonden:

- In 2019 zijn werkzaamheden uitgevoerd aan de parkeerplaats, het terras en de fietsenstalling.
- In 2022 is in het kader van *Het Nieuwe Werken* geïnvesteerd in kantoormeubilair en vergaderfaciliteiten, waarbij zorgvuldig is gekeken naar maximaal hergebruik van bestaand meubilair.
- In 2023 is geïnvesteerd in nieuwe koffiemachines.
- In 2024 is gestart met de implementatie van diverse veiligheidsmaatregelen, zijn investeringen gedaan voor live-uitzendingen en is geanticipeerd op technologisch noodzakelijke verbeteringen.
- In 2025 zijn de resterende veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd en zijn in enkele ruimtes vergadermeubilair en ICT-middelen vervangen.

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 volledig 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.

3.3 Financiering en treasury

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële positie en het financieringsgedrag van de MRDH.

Financiële positie
De financiële positie per begin en ultimo 2025 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering				
	31-dec-25		31-dec-24	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	46.551.943		42.034.602	
Schulden op lange termijn	1.075.544.243		1.068.480.636	
Benodigd op lange termijn		1.122.096.186		1.110.515.238
Materiële vaste activa	555.221		702.254	
Financiële vaste activa	1.096.743.349		1.067.709.055	
		1.097.298.570		1.068.411.309
Financieringsoverschot		24.797.616		42.103.929
Te weten				
Vlottende activa		848.476.261		726.230.704
Vlottende passiva		823.678.644		684.126.775
Werkkapitaal		**24.797.617**		**42.103.929**

Hieruit blijkt dat het werkkapitaal in 2025 is afgenomen met een bedrag van € 17,3 miljoen.
In onderstaande Staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen		
Beschikbaar gekomen uit		
Nog te bestemmen resultaat 2025		604.375
Onttrekking egalisatiereserve EV		87.035-
Toevoeging risicoreserve financieringen		4.000.000
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		244.538
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven		7.063.608
		11.825.486
Besteed aan		
Verstrekte leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	29.034.294	
Investeringen	97.503	
		29.131.797
Afname werkkapitaal		**17.306.311-**

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

De uitvoering van de treasuryfunctie is wettelijk 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 belangrijkste interne regelgeving omvat:

- Treasurystatuut 2021;
- Mandaatbesluit treasuryfunctie MRDH;
- Verordening Bussenleningen 2025;
- Financiële Verordening MRDH 2015.

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en de administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2021 aangepast en was in 2025 van kracht.

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 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. de verstrekking 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 betaalbare financieringsmogelijkheden te bieden voor de gewenste transitie naar zero-emissiebusvervoer. Net als bij de financiering van railinvesteringen bouwt de MRDH voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering op binnen het eigen vermogen. Hiervoor wordt ook hier 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 ook bussenleningen door voor hetzelfde bedrag en dezelfde looptijd leningen aan te gaan.

Voor meer informatie over de wijze waarop de risicoreserve wordt opgebouwd en het geraamde verloop daarvan, verwijzen we naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 3.1). Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren.

	Stand per 1-1-2025	Opgenomen gelden	Aflossingen	Stand per 31-12-2025
HTM leningen	€ 608.724.479	€ 43.868.000	€ 22.675.786	€ 629.916.693
RET leningen	€ 433.793.680	€ 55.000.000	€ 63.202.996	€ 425.590.684
EBS leningen	€ 25.189.895	€ 22.283.721	€ 6.238.651	€ 41.234.965
Totaal leningen	**€ 1.067.708.054**	**€ 121.151.721**	**€ 92.117.433**	**€ 1.096.742.342**
HTM borgstellingen	€ -		€ -	€ -
RET borgstellingen	€ 92.000.000		€ 4.000.000	€ 88.000.000
Totaal borgstellingen	**€ 92.000.000**	**€ -**	**€ 4.000.000**	**€ 88.000.000**

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.

Uitzettingen
De MRDH had ultimo 2025 een belegd vermogen van € 1.820,2 miljoen. Dit kunnen we als volgt specificeren:

Leningen regionale ov-bedrijven	€ 1.096,7 miljoen
Rekeningcourant schatkist van het Rijk	€ 723,5 miljoen
Liquide middelen	€ 50 duizend

Totaal	€ 1.820,2 miljoen
	==========

Het ultimo 2025 uitgezette bedrag aan regionale ov-bedrijven bedroeg € 1.096,7 miljoen, waarover een bedrag van € 26,7 miljoen aan rentebaten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2025 bedroeg € 1.074,8 miljoen, waarvoor een bedrag van € 18,4 miljoen aan rentelasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt deels toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve hoofdstuk 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het restant wordt aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Renterisicobeheer (kasgeldlimiet en renterisiconorm)
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 voor 2025 is 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 157,3 miljoen. De MRDH voldoet aan deze norm.

Renterisico-norm en renterisico's 2025	
Bedragen x € 1.000	2025
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	98.868
3b. Nieuw e verstrekte lange leningen	121.152
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-22.284
5. Betaalde aflossingen	91.804
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-22.284
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-22.284
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	786.683
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	157.337
Toets renterisiconorm	
10. Renterisiconorm	157.337
7. Renterisico op vaste schuld	-22.284
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	179.621

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en is bedoeld om een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet is 8,2% van het begrotingstotaal. Als de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgend kwartaal de limiet overschrijdt, moet de MRDH zijn toezichthouder hiervan op de hoogte stellen en een plan voorleggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2025 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2025		*realisatie*	*realisatie*	*realisatie*	*prognose*
Bedragen x € 1.000		**kwartaal 1**	**kwartaal 2**	**kwartaal 3**	**kwartaal 4**
Vlottende korte schuld	Maand 1				
	Maand 2				
	Maand 3				
Vlottende middelen	Maand 1	628.280	614.259	756.159	743.150
	Maand 2	572.965	531.670	686.940	686.012
	Maand 3	308.531	760.604	809.658	765.859
Netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)	Maand 1	628.280	614.259	756.159	743.150
	Maand 2	572.965	531.670	686.940	686.012
	Maand 3	308.531	760.604	809.658	765.859
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		503.259	635.511	750.919	731.674
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		503.259	635.511	750.919	731.674
Toegestande kasgeldlimiet		64.508	64.508	64.508	64.508
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		**567.767**	**700.019**	**815.427**	**796.182**
Begrotingstotaal (*)	786.683				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
Kasgeldlimiet	64.508				
* totaal bedrag van de baten					

Kredietrisico

Het kredietrisico (ook wel debiteurenrisico genoemd) is het risico dat belegde en/of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet langer beschikbaar zijn en/of afgelost kunnen worden, omdat de wederpartij het geld niet of niet meer heeft. Dit risico wordt uitgedrukt in een kredietrating.

In het treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de kredietrating van de partijen, bij wie de MRDH zijn liquide middelen inlegt of belegt.

Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU of Europese Economische Ruimte (EER, alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tegenpartijen in aanvullende landen in de EER moeten tenminste over een AA-rating beschikken. Verder moet de kredietrating door tenminste twee ratingbureaus zijn afgegeven. Standard & Poor’s, Moody’s en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen met uitzondering van de verstrekte leningen voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde kredietrating als die van Nederland.

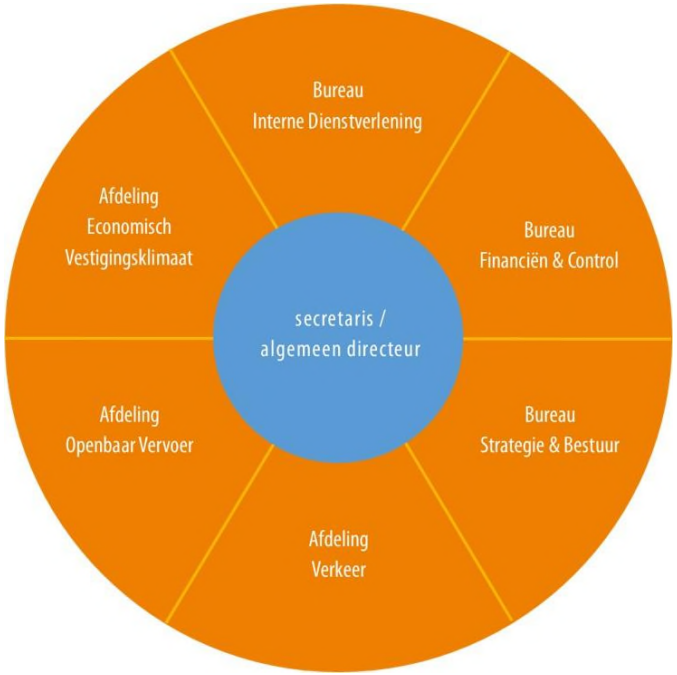
Voor de verstrekte leningen aan regionale ov-bedrijven is op basis van een uitgevoerde analyse een specifiek op maat gemaakt risicobeheer van toepassing. Dit is in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

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

De MRDH-organisatie ziet er in 2025 als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur
De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie, geeft leiding aan vijf managers en vervult daarbij zelf het management van het bureau Interne dienstverlening (BID). De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur is gelijk aan de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer
Binnen 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. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 52 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2024. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)
Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2024, tien fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Strategie & Bestuur (BSB) en Interne Dienstverlening (BID)
De MRDH heeft drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie, public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT, facilitaire zaken en huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is in totaal 32,6 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2024. De ambtelijke inzet komt voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutel paragraaf 2.4 Overzicht overhead.

Directe salariskosten
De realisatie van de directe salariskosten per programma levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	3.197.893	-500.100	3.697.993
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.158.176	-416.146	1.574.322
Economisch Vestigingsklimaat	904.511	-221.705	1.126.216
Totalen	**5.260.580**	**-1.137.951**	**6.398.531**

Aan directe salariskosten is € 1.137.951 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

Personele overhead salarislasten en materiele apparaatslasten.
Voor een overzicht van de personele overhead salarislasten, de materiële apparaatslasten (overhead) en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en Inwonerbijdrage EV verwijzen we naar hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead en 3.4.2 Bedrijfsvoering.

3.4.2 Bedrijfsvoering

Naast de ambtelijke inzet voor de bedrijfsvoering (personele overhead salarislasten) bestaat de overhead van de MRDH-organisatie uit materiële apparaatslasten voor bestuurszaken, ICT/DIV, overige personele lasten, financiën ,juridische zaken, huisvesting ,facilitaire zaken en communicatie ,public affairs. Daarnaast zijn er incidentele apparaatsbaten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruikmaken van faciliteiten van de organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Bestuurszaken
In 2025 is het online uitzenden van de vergaderingen doorontwikkeld en zijn we gestart met het online uitzenden van de vergaderingen van beide bestuurscommissies en het algemeen bestuur vanuit de eigen vergaderzaal van de MRDH. Op die manier is het mogelijk dat iedereen de vergaderingen kan volgen.

In 2024 bestond de MRDH 10 jaar en vond de 10-jaars-evaluatie plaats. In 2025 is team Bestuurszaken betrokken geweest bij de ondersteuning van de zienswijzeprocedure en de afronding van deze evaluatie. Op 11 juli 2025 heeft het algemeen bestuur de Evaluatie en het bijhorende Actieplan vastgesteld. Team bestuurszaken is vervolgens in de tweede helft van het jaar aan de slag gegaan met de uitwerking van dit actieplan, waaronder de doorontwikkeling van de vergader- en werkwijze van de adviescommissies. Ook is vandaaruit team griffie ontstaan, om zo meer herkenbaar te zijn voor de bestuurders. In 2026 is de griffie-MRDH operationeel.

Op 18 maart 2026 vonden de gemeenteraadsverkiezingen plaats. Het goed meenemen van de nieuwe raadsleden en bestuursleden in de werkzaamheden en rollen is belangrijk voor het goed functioneren van de gremia. In 2025 is team Bestuurszaken gestart met de voorbereidingen voor het opstellen van een inwerkprogramma voor de nieuwe bestuurders, adviescommissies en raden voor na de gemeenteraadsverkiezingen.

Tot slot heeft bestuurszaken het initiatief genomen om het openbaar toegankelijk bestuurlijk informatiesysteem van de MRDH verder in te richten met inzicht in schriftelijke vragen aan de MRDH.

ICT/DIV
In 2025 is verder gewerkt aan de ontwikkeling en professionalisering van de informatievoorziening en het informatiebeheer binnen de MRDH. De migratie naar het nieuwe digitale archief is in 2025 afgerond. Daarnaast zijn in 2025 stappen gezet in de ontwikkeling van een kwaliteitssysteem voor het informatiebeheer. De verdere uitwerking en implementatie hiervan worden in 2026 afgerond, waarna het kwaliteitssysteem in gebruik wordt genomen.

Ook is in 2025 gewerkt aan de opvolging van de adviezen uit het rapport van de archiefinspectie. Een belangrijk onderdeel hiervan in 2025 was het onderbrengen van het fysieke archief bij een externe archiefbeheerder die voldoet aan de geldende archiefcriteria.

Het ICT-beheer was in 2025 belegd bij de gemeente Den Haag. Het contract hiervoor liep tot en met 31 december 2025. Vanaf 2026 wordt het ICT-beheer ondergebracht bij een marktpartij. De MRDH verzorgt zelf de werkplekondersteuning. Een externe partij beheert en beveiligt het netwerk, levert de netwerkdiensten en de netwerkapparatuur (LAN en Wifi). De gemaakte afspraken hierover zijn vastgelegd in een Service Level Agreement (SLA).

Overige personele lasten
De MRDH volgt zoveel mogelijk de rechtspositie van de gemeente Rotterdam. Deze rechtspositie is vastgelegd in de ondernemings-cao van de MRDH. De werkgever vergoedt onder meer de kosten voor dienstreizen, woon-werkverkeer en opleidingen. Daarnaast zijn reguliere uitgaven gedaan in het kader van arbeidsomstandigheden, zoals de inzet van de bedrijfsarts, bedrijfshulpverlening, opleidingen, salarisadministratie, werving en selectie en (de ondersteuning van) de medezeggenschap.

In 2025 is veel aandacht besteed aan vitaliteit en de preventie van verzuim. Dit kreeg onder andere vorm in het aanbieden van verschillende workshops voor medewerkers, zoals *Werken en de overgang*, gericht op het vergroten van inzicht in de manieren waarop medewerkers zelf een positieve invloed kunnen uitoefenen op hun vitaliteit en duurzame inzetbaarheid. Ook de stoel- en voetreflexmassages zijn in 2025 voortgezet. Daarnaast is de proactieve en preventieve aanpak die de MRDH samen met de arbodienstverlener hanteert - bijvoorbeeld via coaching en preventieve gesprekken met de casemanager of bedrijfsarts - voortgezet.

In 2025 is ook de doorontwikkeling van de organisatie verder vormgegeven. Naast de focus op organisatiecultuur, omgangsvormen, persoonlijke ontwikkeling en ontwikkeling van de teams, is per september 2025 gestart met de nieuwe teamsamenstellingen. Per januari 2026 is de nieuwe organisatiestructuur formeel in werking getreden.

Financiën/Juridische Zaken
De jaarrekeningcontrole is belegd bij de Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag (GAD) van de gemeente Den Haag.

Op het gebied van juridische zaken zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen voor beroep- en bezwaarzaken en zijn diverse bezwaren afgehandeld via de algemene bezwarencommissie.

In 2025 is externe expertise ingezet voor de actualisatie van de risicoanalyse van financieringen. Die geactualiseerde analyse rond de externe expertise in 2026 af. De actualisatie vormt een belangrijke basis voor het financieel beleid en ondersteunt het bestuur bij toekomstige beslissingen. Met de inzet van externe expertise wordt geborgd dat de analyse voldoet aan de actuele professionele standaarden en dat deze onafhankelijk is uitgevoerd.

Daarnaast is een gespecialiseerd inkoopbureau ingehuurd voor het opstellen van een organisatiebrede inkoopstrategie voor externe inhuur. De aanleiding hiervoor was de noodzaak om schaarse capaciteit zorgvuldig in te zetten en de behoefte aan een meer uniforme, transparante en doelmatige aanpak binnen de organisatie. De strategie wordt in 2026 afgerond.

Tot slot huurde de MRDH ondersteuning in voor het herzien van het mandaatregister, het implementeren van de BBV-notitie overhead, de invulling van het aandeelhouderschap richting de ov-bedrijven en de treasury-activiteit.

Huisvesting/Facilitaire zaken
De MRDH-organisatie is erg begaan met het welzijn en de vitaliteit van zijn medewerkers. De werkplekcoach was beschikbaar om medewerkers te helpen bij vragen en/of tips met betrekking tot beeldschermwerk, kantoor- en thuiswerkplekken. Er zijn voor alle MRDH-medewerkers in heel 2025 workshops en trainingen georganiseerd.

In het kader van veiligheid hebben we in 2025 nieuwe bedrijfshulpverleners opgeleid en de bestaande bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) bijgeschoold. Daarnaast hebben we de middelen gecontroleerd en waar nodig vervangen.

Het kantoorpand aan de Westersingel heeft een centrale ligging en is een inspirerende plek waar verbinding, ontmoeting en samenwerking centraal staan. Helaas trekt het pand de laatste jaren ook steeds vaker ongenode gasten aan. Naar aanleiding van een aantal incidenten is in 2023 besloten een gespecialiseerde organisatie in te schakelen om mogelijke veiligheidsverbeteringen te inventariseren. In 2024 zijn de meeste veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd. Het enige dat nog nodig was, was de plaatsing van een rolluik bij de ingang van de sluis, om te voorkomen dat ongenode gasten zich daar ophouden. Dit rolluik is begin 2025 geplaatst.

In 2025 was het, vanwege de geldende en vastgelegde opzegtermijn, noodzakelijk om het huidige huurcontract te herzien. Het uitgangspunt is altijd geweest om in het kantoorpand aan de Westersingel te blijven. De afgelopen jaren hebben zich alleen diverse knelpunten voorgedaan, zoals meerdere lekkages. Bovendien was verdere verduurzaming van het pand, bijvoorbeeld door zonnepanelen te plaatsen, een belangrijke overweging. Om dit proces zorgvuldig te begeleiden, is een gespecialiseerde externe partij ingeschakeld voor de onderhandelingen met de verhuurder. De gesprekken zijn constructief verlopen, en beide partijen hebben de intentie om het huurcontract te verlengen. De afronding en ondertekening van de nieuwe overeenkomst worden in het begin van het eerste kwartaal van 2026 verwacht.

De voorbereiding van de offertetrajecten voor de aanbesteding van zit-sta-bureaus is in het vierde kwartaal van 2025 gestart. De levering van de nieuwe bureaus staat gepland voor 2026. In het derde kwartaal van 2025 zijn daarnaast twee nieuwe dienstfietsen aangeschaft.

Communicatie/Public affairs
In 2025 lag de focus van de lobby onverminderd op het los maken van extra middelen voor het ov, zowel incidenteel als structureel. Met de landelijke verkiezingen eind 2025 lag de focus op een goede positie in het regeerakkoord. Door een onbedoelde fout door het kabinet Schoof zijn in 2025 diverse lobbyactiviteiten georganiseerd om die fout te herstellen. Denk aan een brandbrief, bestuurlijke gesprekken met de Staatssecretaris en Kamerledenontmoetingen. En met succes; het Rijk heeft erkend dat de Brede Doeluitkering voor de Vervoerregio's doelmatig en efficiënt is. Daardoor blijft de bekostiging aan de Vervoerregio's rechtstreeks plaatsvinden vanuit het Rijk. Door een slimme inzet

van lobby, samen met onze partners, liet de MRDH op meerdere manieren het belang van investeren in onze regio zien. Ook succesvol is dat de BDU voor 100% wordt hersteld in 2026 en in 2027 voor een derde.

De manier waarop de MRDH communiceert is van belang voor het draagvlak voor de MRDH. Een belangrijk uitgangspunt is dat de regionale samenwerking ‘gezicht’ krijgt. De bestuurders van de MRDH zijn de ambassadeurs van regionale samenwerking. Zij werden in 2025 dan ook regelmatig naar voren geschoven om resultaten en mijlpalen onder de aandacht te brengen. De ambities in de Strategische Agenda kregen daarmee het gezicht van de mensen die hier wonen, werken en leven. Verder speelde communicatie een stevige rol bij inhoudelijke trajecten, zoals het maken van de Mobiliteitsvisie en de visie op het economisch vestigingsklimaat, de ontwikkeling van Metropolitane Fietsroutes en de ontwikkeling campussen zoal MICS.

Op maandag 10 februari vond de zesde editie van MRDH Live! plaats. Dit jaar in het Hulstkampgebouw in Rotterdam. In een vernieuwde opzet, gecombineerd met een diner, gingen ruim 200 bestuurders, ondernemers en vertegenwoordigers van kennisinstellingen met elkaar in gesprek over het thema: ‘De kracht van keuzes: van schaarste naar innovatie en groei’. De gesprekken aan tafel werden geïnspireerd door sprekers Astrid Groenewegen en minister van Staat en hoogleraar Jan Peter Balkenende. Nieuw dit jaar was ook de essaybundel waarin tien experts hun visie geven op de kansen die schaarste biedt. Deze vernieuwde opzet leverde zichtbaarheid van de MRDH en veel positieve reacties op en wordt in 2026 voortgezet.

Tot slot zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH journaal en andere presentatiemiddelen en -uitingen, actueel gehouden en werd de investering in monitoring en ontwikkeling van (social)media gecontinueerd. Zo verscheen het MRDH Journaal in totaal 18 keer. Deze nieuwsbrief met actuele ontwikkelingen en resultaten op de beleidsterreinen van de MRDH sturen we aan een actuele verzendlijst met circa 1.750 ontvangers per editie**.** Dit zijn relaties van MRDH in de breedste zin, zoals: bestuurders, beleidsmedewerkers mobiliteit & economie, partners in ov, mobiliteit en regionale ontwikkeling. In 2025 had onze website 65.418 bezoekers. Een lichte stijging ten opzichte van 2024 (2000). Uit een benchmark blijkt dat onze website goed bezocht wordt.

Ook is de nieuwe corporate video van de MRDH gelanceerd. In 2 minuten is duidelijk waar de MRDH voor staat en gaat. Kortom, diverse communicatiemiddelen zijn ingezet om de MRDH zichtbaar te maken. Telkens wordt daarbij scherp gehouden wat het bereik is en hoe we de middelen kunnen doorontwikkelen.

Personele en materiële overhead totaal
De realisatie van de personele en materiële overhead van de MRDH-organisatie levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting.

MRDH TOTAAL OVERHEAD	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025
Personele overhead (salarislasten)	5.326.675	429.740	4.896.935
Materiele overhead	2.904.135	-261.865	3.166.000
Doorbelasting overhead projecten	-32.959	-32.959	0
Totalen	**8.197.851**	**134.916**	**8.062.935**

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een overschrijding zien van € 134.916. Dit is opgebouwd uit een positief saldo (onderschrijding) van € 294.824 op de materiële overhead (inclusief overhead projecten) en een negatief saldo op de personele overhead van € 429.740.

Personele overhead (salarislasten)
Het verschil van € 429.740 aan hogere lasten kan als volgt worden verklaard.

- Het was voor de MRDH noodzakelijk om tijdelijk externe ondersteuning in te huren. Dit in verband met het opvangen van werkzaamheden van een aantal langdurige ziektegevallen, afwezigheid door zwangerschap en een detachering. Deze tijdelijke inhuur was noodzakelijk om grote vertragingen in werkprocessen te voorkomen. Ondanks gedeeltelijke (ziekte)uitkeringen en een detacheringsvergoeding heeft dit per saldo € 72.363 aan extra kosten met zich meegebracht. Deze kosten waren op voorhand niet voorzien.
- Het management van de MRDH heeft in de afgelopen jaren organisatorische keuzes gemaakt die gevolgen hebben voor de inrichting en omvang van de bedrijfsvoeringsfuncties. Deze keuzes moeten passen binnen de totale salarislasten van de MRDH-organisatie. Voorbeelden van eerder gemaakte keuzes betreffen onder meer de uitbreiding van de financiële functie (stafafdeling BFC) en de toevoeging van een strategisch adviseur binnen de stafafdeling BSB. Daarnaast werken in het verleden gemaakte afspraken, zoals verplichtingen in het kader van outplacementtrajecten, door in de personele overhead. Per 1 januari 2026 zal de organisatiestructuur worden gewijzigd. In de tweede helft van 2025 is al op enkele onderdelen gestart met voorbereidende activiteiten in aanloop naar deze nieuwe structuur. De totale samenhangende lasten bedragen in 2025 per saldo € 281.702.
- In 2023 is MRDH Support gestart. Hiermee biedt de MRDH de 21 aangesloten gemeenten extra ondersteuning om de doelen uit de Strategische Agenda 2023-2026 te behalen. Voor MRDH Support is geen apart budget beschikbaar. Zoals op 16 december 2022 door het algemeen bestuur is goedgekeurd, is het de uitgangspositie dat medewerkers van MRDH Support in dienst treden bij de MRDH en dat MRDH Support kostendekkend wordt uitgevoerd. Bij onderbenutting ligt het financiële risico bij de MRDH. In 2025 is dit tekort € 75.675. Het tekort aan declarabele uren is niet terug te voeren op één oorzaak, maar op een optelsom van diverse factoren. Deze oorzaken zijn kenmerkend bij flexibele capaciteit (bijvoorbeeld natuurlijke schommelingen in vraag, personele aangelegenheden en afhankelijkheid van externe besluitvorming. Maar hier is wel materiële dekking voor.

Materiële overhead
Er is 92% van de gewijzigde begroting besteed. Het verschil van € 261.865 aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- Binnen de kostencategorie ICT/DIV is sprake van een onderschrijding van € 96.152. Dit is voornamelijk het gevolg van het uitstellen van enkele projecten naar 2026 in verband met de volledige afronding van de migratie naar een nieuw, gebruiksvriendelijk archiefsysteem. Daarnaast zijn de kosten lager uitgevallen doordat met leveranciers opnieuw is gekeken naar de afgenomen dienstverlening, wat heeft geleid tot besparingen. Zie ook 3.4.4 Bedrijfsvoering, Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer voor een uitgebreid verslag en een doorkijk naar 2025.
- Binnen de kostencategorie Communicatie en Public Affairs is sprake van een overschrijding van € 90.318. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door twee kostenposten die niet vooraf begroot waren. De eerste kostenpost is de productie van een corporate video. De oude corporate video was achterhaald door alle ontwikkelingen in de regio. De nieuwe is ontwikkeld om de organisatie de komende jaren eenduidig te positioneren en kan voor meerdere communicatieve doeleinden worden ingezet. De tweede kostenpost is de ontwikkeling van een dashboard voor de monitoring van de Strategische Agenda, waarmee de voortgang en resultaten structureel en inzichtelijk kunnen worden gevolgd. De afwijkingen op de overige deelbudgetten waren beperkt van omvang.
- Binnen de kostencategorie Financiën/Juridische Zaken is sprake van een onderschrijding van € 54.917. Deze wordt voornamelijk verklaard door lagere accountantskosten dan begroot en het feit dat er in dit verslagjaar minder juridische kosten zijn gemaakt. De kosten voor het inhuren van externe expertise vielen daarentegen hoger uit dan begroot. Dit is met name het gevolg van de inzet van een gespecialiseerd inkoopbureau voor het opstellen van een organisatiebrede inkoopstrategie voor externe inhuur. Binnen deze kostencategorie is echter een stelpost voor onvoorziene kosten opgenomen, waardoor deze overschrijding kon worden opgevangen. De afwijkingen op de overige deelbudgetten waren beperkt van omvang.
- Binnen de kostencategorie Huisvesting en facilitaire zaken is sprake van een overschrijding van € 4.566. Deze overschrijding wordt met name veroorzaakt door extra werkzaamheden in het kader van het aanscherpen van veiligheidsmaatregelen, de inzet van externe ondersteuning bij de onderhandelingen over een nieuwe huurovereenkomst en aanvullende kosten voor de voorbereiding op deze onderhandelingen. Daarnaast is sprake van kosten in verband met de herijking van verzekeringen en hogere afschrijvingslasten als gevolg van investeringen in meubilair die eerder zijn gedaan dan oorspronkelijk voorzien. Tegenover deze hogere lasten staan lagere uitgaven op onder meer schoonmaak, vitaliteit en nutsvoorzieningen. De afwijkingen op de overige deelbudgetten binnen deze kostencategorie zijn beperkt van omvang.
- Binnen de kostencategorie Overige personele lasten is sprake van een onderschrijding van € 48.810. Deze onderschrijding wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere arbo-kosten als gevolg van een afname van langdurige verzuimtrajecten en door lagere of in de tijd verschuivende uitgaven voor het organisatieontwikkelings- en cultuurtraject. Dit traject wordt voortgezet in 2026. Daartegenover staan hogere lasten voor woon-werkverkeer, een grotere opleidingsbehoefte dan vooraf begroot, hogere overige personeelskosten en hogere uitgaven voor werving- en selectietrajecten. De krapte op de arbeidsmarkt, in combinatie met het specialistische karakter van de functies, maakt het invullen van vacatures moeilijker. Daarnaast is externe expertise ingehuurd om de voorgenomen organisatiewijziging per 1 januari 2026 op tijd te realiseren. De afwijkingen op de overige deelbudgetten binnen deze kostencategorie zijn beperkt van omvang.
- Binnen de kostencategorie Bestuurszaken worden de uitgaven voor vergaderingen, bijeenkomsten en publicaties verantwoord. De onderschrijding van € 45.609 is voornamelijk het gevolg van het feit dat het minder vaak nodig was externe vergaderlocaties te huren. Daarnaast zijn de kosten voor notuleren lager uitgevallen door de overstap naar zogeheten ‘videotulen’ en waren er minder bekendmakingen dan vooraf werd verwacht.

- Het uurtarief van medewerkers van MRDH Support is opgebouwd uit een personele en een materiële component. De materiële component is er voor de dekking van personele lasten als er geen sprake is van volledige benutting van de capaciteit van MRDH Support. In 2025 bedroegen de inkomsten uit de materiële component € 111.261. Deze middelen zijn ingezet voor de dekking van niet-gedekte personele lasten, zoals toegelicht onder het onderdeel Personele overhead (salarislasten). Per saldo is er geen tekort op MRDH Support.

Waar noodzakelijk worden deelbudgetten voor 2026 aangepast naar aanleiding van de resultaten over 2025.

Doorbelasting overhead projecten
De MRDH is de uitvoerder voor het abri-project namens vier gemeenten. Door voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2025 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Dit is een meevaller van € 32.959.

Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat
Hierna volgen twee overzichten van de verdeling van de verantwoorde kosten van de overhead van de Vervoersautoriteit en de overheid Economische vestigingsklimaat uit de rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer, de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en een incidentele bijdrage uit de reserve Interne kwaliteitsverhoging. De materiële kosten van de overhead komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Voor een toelichting op de verdeling van de personele lasten van de overhead zie 3.4.1 MRDH-organisatie.

Overhead Vervoersautoriteit	**Realisatie 2025**	**Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025**	**Gewijzigde begroting 2025**
Personele overhead (salarislasten)	4.198.629	315.356	3.883.273
Materiële overhead	2.323.308	-209.492	2.532.800
Doorbelasting overhead projecten	-26.367	-26.367	0
Totalen	**6.495.570**	**79.497**	**6.416.073**

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025
Personele overhead (salarislasten)	1.128.046	114.384	1.013.661
Materiële overhead	580.827	-52.373	633.200
Doorbelasting overhead projecten	-6.592	-6.592	0
Totalen	**1.702.281**	**55.419**	**1.646.862**

3.4.3 Fraude en integriteit

Fraude en integriteitsschendingen zijn ernstige maatschappelijke problemen die burgers, ondernemingen en de overheid financieel fors kunnen benadelen. Ook onze organisatie heeft te maken met fraude- en integriteitsrisico's die gedeeltelijk voorkomen kunnen worden. Door de fraude- en integriteitsrisico's (pro-)actief te analyseren, maken we weloverwogen keuzes om daadwerkelijke fraude of integriteitsschendingen te voorkomen.

Uitgangspunten ten aanzien van fraude- en integriteit(risico's)
De MRDH accepteert geen fraude en integriteitsschendingen en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. We vertrouwen erop dat onze medewerkers geen fraude en integriteitsschendingen plegen, maar uit zorgvuldigheid wordt de gelegenheid van de medewerkers om fraude en integriteitsschendingen te plegen met diverse interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen zoveel mogelijk ondervangen.

Beleidsnota fraudepreventie en frauderisicoanalyse
De MRDH is wettelijk verplicht om 'zorg te dragen voor de interne toetsing van de getrouwheid van de informatieverstrekking en de rechtmatigheid van de beheershandelingen'. De MRDH vertaalde deze plicht onder meer in het Interne controleplan MRDH 2024 en in een beleidsnota fraudepreventie, inclusief frauderisicoanalyse. In maart 2024 stelde het MT de beleidsnota fraudepreventie, inclusief de frauderisicoanalyse voor het boekjaar 2023 vast. Deze beleidsnota is opgesteld voor onbepaalde tijd en wordt als dat noodzakelijk is op basis van nieuwe vormen van fraudegevallen of integriteitsschendingen en actuele ontwikkelingen in onze P&C-cyclus aangepast.

De frauderisicoanalyse wordt wel jaarlijks geactualiseerd via de jaarrekening van de MRDH. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. De belangrijkste risico's die zijn opgenomen in de frauderisicoanalyse zitten in cybersecurity, inkopen en subsidies. De frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans op fraude en de impact van mogelijk fraude. Voor zowel de kans als de impact wordt een inschatting gedaan of deze laag, middel of hoog is. Dit leidt vervolgens tot een inschatting van het overall risico. Voor alle frauderisico's die zijn geïdentificeerd, is vervolgens een analyse gedaan op de beheersmaatregelen die al

getroffen zijn en wordt het gesprek gevoerd over of dit voldoende is of dat er nog wijzigingen noodzakelijk zijn. Jaarlijks worden de beheersmaatregelen dus weer bekeken en besproken en waar nodig worden wijzigingen voorgesteld.

Ons Integriteitsbeleid
De MRDH beschikt over een gedragscode voor medewerkers, vastgelegd in ons personeelshandboek. De gedragscode biedt medewerkers houvast bij het hanteren van de normen en waarden van de MRDH. De gedragscode maakt bovendien duidelijk wat de waarden en normen zijn die de MRDH belangrijk vindt en wat wel en niet toelaatbaar is voor medewerkers. Daarnaast leggen medewerkers de ambtseed of ambtsbelofte af. Alle medewerkers beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Zij moeten daarnaast alle nevenactiviteiten melden die de belangen van de MRDH mogelijk zouden kunnen raken.

Maatregelen ter voorkoming van fraude
De MRDH past diverse maatregelen toe om fraude te voorkomen. Hiervoor zijn procedures opgesteld en is er functiescheiding tussen taken en verantwoordelijkheden waar een risico op fraude is. Die functiescheiding is bijvoorbeeld van toepassing in het treasury- en betalingsproces, maar ook bij het beoordelen van subsidieaanvragen en het toekennen van subsidies. Onderdeel van onze jaarlijkse (verbijzonderde) interne controle is het toetsen van de werking van de beheersingsmaatregelen ter voorkoming van fraude.

Om fraude tegen te gaan, zijn binnen de MRDH diverse zogeheten hard- en soft controls als interne beheersingsmaatregelen ingezet. Onder de hard controls verstaan we de interne beheersingsmaatregelen, inclusief functiescheiding en overige onvervangbare interne controlemaatregelen. Deze maatregelen worden genomen om gedrag direct of indirect af te dwingen. Soft controls zijn maatregelen om het gedrag van medewerkers en de organisatiecultuur te sturen. Denk bij het sturen van de organisatiecultuur bijvoorbeeld aan de kernwaarden van de MRDH, maar ook het borgen van de aanspreekbaarheid van medewerkers en management op elkaars gedrag. Het zijn beheersmaatregelen die invloed hebben op de motivatie, loyaliteit, integriteit, inspiratie en normen en waarden van medewerkers.

Bij soft controls ligt de nadruk dus op het creëren van een motiverende en stimulerende omgeving. Voorbeelden van soft controls zijn onder meer: wat we noemen de ‘tone at the top’, onze gedragscode, kernwaarden, een integriteitsregeling, een regeling voor klokkenluiders, een beleidsregeling voor ongewenst gedrag en het periodiek (minimaal één keer per jaar) agenderen van de frauderisicoanalyse. Op deze manier blijven we aandacht houden voor integriteit en frauderisico’s. Daarnaast bespreken de managers fraude ook jaarlijks in de personeelsgesprekken, dit helpt bij bewustwording. Iedere twee jaar wordt een medewerkers tevredenheidsonderzoek uitgevoerd, hierin kunnen medewerkers hun mening geven over (onder andere) bevlogenheid, energie, leiding en werkdruk.

Hoe gaan we om met (vermoedens van) fraude en integriteitsschendingen?
Medewerkers kunnen bij vermoedens van fraude, corruptie of overige integriteit gerelateerde zaken terecht bij hun leidinggevende of een vertrouwenspersoon. De MRDH maakte in 2025 gebruik van een externe onafhankelijke vertrouwenspersoon. Daarnaast is er in het verlengde van de beleidsnotitie fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan is bedoeld als een draaiboek in het geval dat de MRDH wordt geconfronteerd met fraude, ondanks alle beheersingsmaatregelen die er zijn.

Meldingen over (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen in 2025
Er zijn in 2025 geen (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen die door eigen medewerkers zijn gepleegd, bekend bij het dagelijks bestuur en het MT. Ook zijn er in 2025 bij de vertrouwenspersonen geen meldingen over (vermoedens van) fraude of integriteitsschendingen gedaan.

3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In 2025 heeft de MRDH verder gewerkt aan het verbeteren van de informatiehuishouding en informatiebeveiliging. Daarbij lag de nadruk opnieuw op de migratie naar SharePoint en de voorbereiding op nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van cybersecurity (zoals Cyberbeveiligingswet en BIO2).

Daarnaast is in 2025 besloten om de informatiebeveiliging structureel verder te versterken door per 1 januari 2026 een vaste Chief Information Security Officer (CISO) aan te stellen. De CISO is verantwoordelijk voor het verder professionaliseren van de informatiebeveiliging en het voorbereiden van de organisatie op aankomende wet- en regelgeving.

Ook is in 2025 verder gewerkt aan het opvolgen van de aanbevelingen uit het archiefinspectierapport van 2024. Hieronder volgt per onderwerp de stand van zaken.
Archiefinspectie 2024
De archiefinspectie heeft in 2024 een rapport uitgebracht met aanbevelingen om het informatiebeheer binnen de MRDH verder te versterken. In 2025 is gestart met de opvolging van deze aanbevelingen. Het belangrijkste knelpunt was het fysieke archief. De MRDH beschikte niet over een archiefruimte die volledig voldeed aan de geldende archief- en veiligheidscriteria. In 2025 is dit opgelost door alle fysieke archiefstukken over te brengen naar een extern archiefdepot dat aan deze criteria voldoet.

Daarnaast wordt gewerkt aan de verdere opvolging van de overige aanbevelingen uit het inspectierapport, onder meer gericht op de organisatie en sturing van het informatie- en archiefbeheer, de inrichting van processen en het vastleggen van procedures en documentatie. Deze werkzaamheden lopen door in 2026. Eind 2026 vindt er opnieuw een archiefinspectie plaats, waarin de voortgang wordt beoordeeld.

SharePoint Project
Conform de ICT-roadmap heeft de MRDH in de afgelopen periode de nadruk gelegd op de migratie naar SharePoint. Dit project is gericht op het verbeteren van de samenwerking binnen de organisatie door documentbeheer en werkprocessen te stroomlijnen. Door de overstap naar SharePoint kunnen medewerkers efficiënter en gestructureerder werken. Een belangrijk onderdeel van deze migratie is de implementatie van automatische archivering waardoor documenten op een uniforme en veilige manier worden opgeslagen en beheerd. Dit is ook in lijn met de geldende regelgeving en interne afspraken en draagt bij aan een transparante en toekomstbestendige informatiehuishouding. Het project is in 2025 volgens planning vrijwel volledig afgerond. De organisatie werkt inmiddels grotendeels in SharePoint en de nieuwe werkwijze met automatische archivering is in de praktijk geïmplementeerd.

Informatiebeveiliging
In 2025 is binnen de MRDH verder gewerkt aan de voorbereiding op nieuwe wetgeving op het gebied van informatiebeveiliging (zoals de BIO2). Deze wet- en regelgeving stelt aangescherpte eisen aan de beveiliging van overheidsinformatie en de cyberweerbaarheid van organisaties. De CISO zal verantwoordelijk zijn voor het opstellen van een roadmap waarmee de MRDH stapsgewijs voldoet aan de nieuwe wet- en regelgeving en de informatiebeveiliging verder kan versterken. Hiermee kiest de MRDH voor een gefaseerde en realistische aanpak die inspeelt op actuele wet- en regelgeving en beschikbare capaciteit.

Kwaliteitssysteem
In 2025 is de MRDH verdergegaan met de implementatie van een kwaliteitssysteem voor ICT. Dit systeem zorgt voor een gestructureerde en continue verbetering van ICT-processen, waardoor betrouwbaarheid, efficiëntie en veiligheid worden gewaarborgd. Het kwaliteitssysteem helpt bij het standaardiseren van werkwijzen, het beheren van risico's en het optimaliseren van ICT-diensten binnen de organisatie. De volledige ingebruikname van het systeem staat gepland voor 2026, waarna het een centrale rol zal spelen in het beheer en de ontwikkeling van de ICT-omgeving van de MRDH.

E-docs upgrade
Met de overstap naar een nieuw Document Management Systeem (DMS) blijft het oude systeem, E-docs, op de achtergrond beschikbaar voor afgeronde dossiers. Om de veiligheid en toegankelijkheid van deze archiefomgeving te waarborgen was een upgrade noodzakelijk. Deze upgrade is in 2025 zoals gepland afgerond, waardoor de archiefomgeving veilig en toegankelijk blijft voor het raadplegen van historische dossiers.

ICT Risicobeheer en Continuïteit
In 2025 heeft de MRDH aandacht besteed aan het beheersen van ICT-risico's en het waarborgen van de continuïteit van haar systemen. Er zijn geen ernstige verstoringen of beveiligingsincidenten gemeld. Daarnaast is de migratie naar SharePoint vrijwel volledig afgerond, waardoor een gestructureerde werkwijze en automatische archivering binnen de organisatie is gerealiseerd. De MRDH volgt de ontwikkelingen rond de BIO2 wetgeving nauwgezet en past de AVG toe bij de verwerking van persoonsgegevens en informatieverzoeken.

3.4.5 Rechtmatigheid

Inleiding
Rechtmatigheid is een van de kernbegrippen van goed overheidsbestuur. Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat overheden publieke gelden rechtmatig verwerven en besteden. Daarom nemen overheden zelf maatregelen in de organisatie om dit te waarborgen en zijn er in de regelgeving eisen opgenomen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid. De in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, net als de balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen en in overeenstemming zijn met de begroting en de wettelijke regelingen die van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder de verordeningen van de MRDH.

Tot en met verslagjaar 2022 werd in de controleverklaring van de accountant expliciet een oordeel gegeven over getrouwheid en rechtmatigheid. Door een wetswijziging legt het dagelijks bestuur vanaf het boekjaar 2023 zelf verantwoording af over rechtmatigheid, met als doel om het gesprek hierover tussen dagelijks bestuur en algemeen bestuur te bevorderen. De rechtmatigheidsverantwoording is dus een

verantwoording van het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur. Hierbij beoordeelt de accountant of de informatie (zoals opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording) getrouw (juist en volledig) is.

Om deze reden geeft de accountant vanaf verslagjaar 2023 nog uitsluitend een oordeel over de getrouwheid van de gehele jaarrekening. De rechtmatigheidsverantwoording maakt onderdeel uit van de jaarrekening. Hierdoor heeft het getrouwheidsoordeel van de accountant ook betrekking op de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur mag er dan ook op vertrouwen dat de accountant toeziet op de juistheid en volledigheid van de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Overigens blijft de accountant met de invoering van de rechtmatigheidsverantwoording wel een oordeel geven over de rechtmatige besteding van de specifieke uitkeringen van het Rijk.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen van het onderzoek naar de rechtmatigheid vastgelegd. De Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV en het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025' die het algemeen bestuur op 12 december 2025 vaststelden, zijn hierbij het uitgangspunt.

Naleving Treasurystatuut MRDH
De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2025 nageleefd.

Naleving financiële verordening MRDH 2025
Het algemeen bestuur heeft de begroting 2025 vastgesteld op 13 september 2024. Op grond van artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is de MRDH verplicht om de begroting vóór 15 september van het volgende jaar aan te bieden aan de toezichthouder. Deze verplichting is door de MRDH nageleefd.

Naleving rechtmatigheidscriteria inzake de rechtmatigheidsverantwoording
Voor de oordeelsvorming door het dagelijks bestuur over de rechtmatigheid van het financieel beheer voor de rechtmatigheidsverantwoording zijn de volgende drie criteria van toepassing:
1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium);
3. het voorwaardencriterium.

Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2025.

Ad 1 Het begrotingscriterium

Het begrotingscriterium is uitgewerkt in de kadernota rechtmatigheid 2025 van de commissie BBV en op dezelfde manier verwerkt in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025.
Er is sprake van begrotingsonrechtmatigheid als:

a. het dagelijks bestuur bij de realisatie van doelen en het realiseren van activiteiten de door het algemeen bestuur vastgestelde budgetten voor wat betreft de lasten (op subtotalen binnen de begrotingsprogramma's) of investeringsbudgetten overschrijdt;
b. toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves niet door het algemeen bestuur zijn vastgesteld en;
c. bij onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting niet tijdig met begrotingswijzigingen is aangepast.

Ad a Begrotingsoverschrijding lasten en investeringsbudgetten

Als blijkt dat de gerealiseerde lasten uit de jaarrekening hoger zijn dan de geraamde bedragen met de laatste begrotingswijziging inbegrepen, is er in het geval van een begrotingsoverschrijding mogelijk sprake van onrechtmatige lasten. De overschrijding kan namelijk in strijd zijn met het budgetrecht van het algemeen bestuur.

Volgens artikel 28 BBV moeten overschrijdingen (en onderschrijdingen) van de baten en de lasten ten opzichte van de begroting in de jaarrekening worden toegelicht, ook na wijziging bij het overzicht van baten en lasten. Het dagelijks bestuur betrekt overschrijdingen van de lasten en investeringen ten opzichte van de begroting (na wijziging), net zoals afwijkende baten en onderschrijdingen van lasten en investeringen die niet tijdig tot een begrotingsaanpassing hebben geleid (en die bekend waren of hadden moeten zijn), bij de fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording.

Voor de afweging of afwijkingen die leiden tot opname in de rechtmatigheidsverantwoording dienen de baten en lasten apart worden beschouwd en daarom niet worden gesaldeerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het niveau waarop het algemeen bestuur de begroting autoriseert. Dit is binnen de MRDH op het niveau van subtotalen binnen de begrotingsprogramma's, zoals opgenomen in de Financiële verordening MRDH 2025. Het kan hier ook gaan om begrotingsonrechtmatigheden, waarbij het dagelijks bestuur binnen het uitgezette beleid van het algemeen bestuur is gebleven. Hieronder staan de beleidskaders die voor de MRDH van toepassing zijn voor begrotingsonrechtmatigheden (zie ook hoofdstuk 1.4 stellige uitspraak 8).

De volgende zes beleidskaders zijn van toepassing voor de MRDH voor begrotingsonrechtmatigheden:

1. Budgetoverschrijdingen over activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor geen voorstel voor begrotingsaanpassing is ingediend bij het algemeen bestuur zijn onrechtmatig.
2. Budgetoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendekkende omzet, zijn onrechtmatig, maar acceptabel.

3. Budgetoverschrijdingen bij open einde (subsidie)regelingen zijn onrechtmatig, maar acceptabel. Vaak blijkt vanwege dit open karakter bij het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.
4. Budgetoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn, zijn onrechtmatig.
5. Begrotingsoverschrijdingen waarvoor geen begrotingswijziging is ingediend (en wél passen binnen bestaand beleid), maar waar het algemeen bestuur wel schriftelijk over is geïnformeerd, zijn onrechtmatig, maar acceptabel.
6. Begrotingsoverschrijdingen van meerjarige investeringsbudgetten in enig jaar, maar waarvan aannemelijk is dat het totaal van de uitgaven binnen het investeringsbudget blijven, zijn niet onrechtmatig. Dit wordt overigens wel toegelicht in de jaarrekening, omdat het niet aanwenden van investeringsbudgetten kan duiden op vertragingen in de uitvoering van de investering (en dus beleid). Zie aanbeveling 5 in hoofdstuk 1.4

In de jaarrekening 2025 is in het lastenoverzicht van het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer voor de financiering en in het overzicht overhead sprake van een begrotingsoverschrijding van de lasten. De totale begrotingsoverschrijding van de lasten op het niveau van de subtotalen bedraagt € 893.877.

Alleen de begrotingsoverschrijdingen van de lasten op subtotaalniveau die groter zijn dan de rapportagetolerantie van € 125.000 (,vastgesteld door het algemeen bestuur,) zijn hieronder toegelicht.

Programma	**Subtotalen**	**Begrotingsoverschrijding**	**Toelichting**
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Financiering	€ 758.961	Deze post heeft te maken met de rentelasten die MRDH betaald voor aangetrokken leningen, om vervolgens financiering beschikbaar te stellen ten behoeve van materieel en (rail)infrastructuur dat nodig is voor de uitvoering van de concessies. Eind 2025 zijn er nog leningen verstrekt, die niet in de tweede bestuursrapportage opgenomen zijn.
Overhead	Lasten overhead	€ 134.916	De overhead laat een overschrijding zien van € 134.916 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 294.824 op de materiële overhead dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 429.740. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door kosten in verband met de opvang van langdurige ziektegevallen, het ontstaan van vacatures, in voorgaande jaren door het management gemaakte organisatorische keuzes en voorbereidende activiteiten in het kader van de voorgenomen organisatiewijziging per 1 januari 2026.

Ad b) Onttrekken of doteren aan bestemmingsreserves

Mutaties in reserves die niet door een voor 31 december van het verslagjaar genomen besluit van het algemeen bestuur zijn gedekt, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.

In de jaarrekening 2025 zijn alle mutaties (onttrekkingen en stortingen) in de reserves (af)gedekt met een genomen (begrotings)besluit door het algemeen bestuur.

Ad c) Onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting

Over- en onderschrijdingen van baten of onderschrijdingen van lasten en investeringen betreffen op zichzelf geen begrotingsonrechtmatigheden, maar het kan wel onrechtmatig zijn als deze afwijkingen niet tijdig in de (bijgestelde) begroting zijn verwerkt (oftewel, niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld). Het gaat dus om het tijdig melden. Wat tijdig is, wordt bepaald door de interne afspraken tussen het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur over het rapporteren van afwijkingen en het aanpassen van de begroting. Hiervoor wordt het volgende beleidskader gesteld voor de stellige uitspraak 9 uit hoofdstuk 1.4 van de Kadernota Rechtmatigheid van de commissie BBV:
Binnen de MRDH wordt afgesproken dat het rapporteren van een afwijking tijdig is als deze afwijkingen bij de jaarrekening worden gemeld en toegelicht door het dagelijks bestuur. Reden hiervoor is dat de MRDH in de praktijk veelal afhankelijk is van externe partijen (subsidieontvangers) voor wat betreft de tijdigheid van de uitvoering van de werkzaamheden. Daarnaast is het, gezien de besluitvormingsprocedures bij MRDH, niet mogelijk om op een andere ordentelijke wijze de afwijkingen te rapporteren ná de tweede bestuursrapportage.

In de jaarrekening 2025 zijn de onderstaande begrotingsafwijkingen adequaat toegelicht in de programmaverantwoording. Door deze uitgebreide toelichting van de begrotingsafwijkingen in de jaarrekening wordt voldaan aan het tijdig melden aan het algemeen bestuur en tellen deze begrotingsafwijkingen niet mee voor de begrotingsonrechtmatigheden in de rechtmatigheidsverantwoording.

Programma	**Subtotalen**	**Gerealiseerde lasten lager dan begroting**
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Beleid en programmering	€ 1.491.195
	Exploitatie ov	€ 54.327.261
	Apparaatslasten	€ 500.100
	Vennootschapsbelasting	€ 149
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Verkeer	€ 11.883.236

	Ov	€ 25.219.777
	Apparaatslasten	€ 416.146
Economisch vestigingsklimaat	Programmakosten	€ 587.148
	Subsidie InnovationQuarter	€ 14.626
	Subsidie YES!Delft	€ 39.617
	Subtotaal directe kosten personeel	€ 221.705

Programma	**Gerealiseerde baten lager dan begroting**	**Gerealiseerde baten hoger dan begroting**
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	€ 55.559.744	€ -
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	€ 37.519.159	€ -
Economisch vestigingsklimaat	€ 52.846	€ -
Overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	€ -	€ 134.916

Ad 2 Het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium)

Het M&O-criterium geldt in het bijzonder voor bijdragen zonder tegenprestaties en subsidies. Vraag is daarbij of subsidies terecht worden verstrekt en of ze ook worden gebruikt voor het doel waarvoor het is gegeven. Misbruik kan gelijk worden gesteld aan het plegen van fraude, het onrechtmatig toe-eigenen van overheidsgelden, en is dan ook onrechtmatig. Bij oneigenlijk gebruik is feitelijk gehandeld in overeenstemming met wet- en regelgeving, maar is dit in strijd met het doel en de strekking van de wet- en regelgeving. Daarmee zijn dergelijke handelingen niet onrechtmatig. De MRDH geeft hier invulling aan door aanvragen en verantwoordingen voor subsidies en bijdragen te toetsen op de te behalen doelstellingen. Daarnaast verzoekt de MRDH in veel gevallen een controleverklaring bij subsidieverantwoordingen. Een groot deel van de geldstromen binnen de MRDH gaat naar partijen zoals gemeenten en vervoerders. Er zijn nauwelijks particuliere begunstigden van de gelden, waardoor het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik lager is. Uit de interne controles op verleende subsidies, bijdragen en overige vergoedingen zijn voor het verslagjaar geen onrechtmatigheden gebleken.

Ad 3 Het voorwaardencriterium
Bij de besteding en inning van gelden moet de MRDH zich aan bepaalde voorwaarden houden. Deze voorwaarden liggen vast in wetten en regels van hogere overheden en de eigen regelgeving van de MRDH. De eisen en voorwaarden zijn afkomstig uit diverse wet- en regelgeving en hebben betrekking op aspecten als doelgroep, termijn, grondslag, administratieve bepalingen, normbedragen, bevoegdheden, bewijsstukken, recht, hoogte en duur. Het kan hier om interne regelgeving (inkoopbeleid, verordeningen etc) en externe regelgeving gaan. In het jaarlijks opgestelde controleprotocol staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn vooral de gestelde voorwaarden die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie?), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist?) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen?) van belang.

Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaardencriterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van een opdracht.
Het voorwaardencriterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de controle op inkopen is gebleken dat er drie opdrachten ten onrechte niet Europees zijn aanbesteed. Daarnaast zijn er vier opdrachten verstrekt, die niet voldoen aan het interne inkoopbeleid (te weinig offertes opgevraagd voor geraamde opdrachtwaarde), maar waarbij de Europese aanbestedingsgrens die daarvoor geldt niet wordt overschreden.
Voor het verslagjaar gaat het om een bedrag van € 435.393 voor de opdrachten die ten onrechte niet (Europees) aanbesteedt zijn.
.

Omschrijving opdracht	Onrechtmatigheid	Toelichting inclusief herstelmaatregelen
Schoonmaakwerkzaamheden	€ 153.950	Dit zijn kosten voor de schoonmaak van het pand waar MRDH gevestigd is, hiervoor had een Europese aanbesteding doorlopen moeten worden, maar dit is niet gedaan. In 2026 wordt gewerkt aan een Europese aanbesteding voor deze werkzaamheden.

Daarnaast zijn er opdrachten verstrekt aan vier leveranciers, waarbij er te weinig controle informatie is om een conclusie te trekken over de rechtmatigheid van deze inkopen. Dit betreft opdrachten voor onder andere licenties voor software, materialen voor een project (gerelateerd aan de aanleg van railinfrastructuur) en het verkeersmodel. Voor deze opdrachten geldt dat de Europese aanbestedingsgrens niet is overschreden. In totaliteit gaat het voor deze opdrachten tezamen om een bedrag van € 434.042.

Omschrijving opdracht	Onduidelijkheden	Toelichting inclusief herstelmaatregelen
Verkeersmodel	€ 210.256	Dit zijn kosten voor het verkeersmodel van MRDH. Hiervoor is een aantal jaren geleden geen Europese aanbesteding uitgevoerd en waren de bijbehorende opdrachten als afzonderlijk beschouwd (hosting software en bouw van het model), de motivatie waarom dit als losse opdrachten is beschouwd, is niet geheel duidelijk. De opdrachten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en in opdracht gegeven aan hetzelfde concern. In 2025 betreft het de kosten voor hosting en

	werkzaamheden die noodzakelijk waren om het betreffende verkeersmodel te kunnen blijven gebruiken.

Uit de controle op subsidies zijn geen onrechtmatigheden gebleken.

Overeenkomstig de vastgestelde rapportagegrens van € 125.000 door het algemeen bestuur zijn alleen de opdrachten en subsidies opgenomen waarvan de onrechtmatigheid groter is dan deze rapportagegrens van € 125.000.

3.5 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, bijvoorbeeld 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 (ZHB). De verbonden partijen bestaan uit vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (ZHB).

Sinds 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie ZHB. 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 IenW/Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam.

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 de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2024: € 97.397.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2024: € 557.510.000
Financieel resultaat	Over 2024: € 1.894.000
Risico’s	Zie hoofdstuk 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren ov-concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	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 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 31-12-2024: € 147.898.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2024: € 351.784.000
Financieel resultaat	Over 2024: € 3.728.000
Risico’s	Zie hoofdstuk 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren ov-concessies in regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB)**
Vestigingsplaats	Statutair Rotterdam, feitelijk Schiedam
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. In lijn met de afspraken uit het BO MIRT van 25 en 26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode van 2022 tot en met 2026, waarvan een zesde deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van ZHB en bedraagt voor de MRDH € 616.666 in 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2024: € 2.477.327 (na bestemming resultaat 2024)
Vreemd vermogen	Per 31-12-2024: € 2.653.065
Financieel resultaat	Over 2024: € 23.835
Risico’s	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding moet overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan, dat is voor de komende periode het Strategisch Koersdocument 2026-2030. De beleidsvoornemens worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Specifiek is er de komende periode aandacht voor Spitsspreiden en Mijden en hoe ZHB daaraan bijdraagt. De financiële rijksbijdrage aan ZHB is gekoppeld aan het rijksprogramma Spits Spreiden en Mijden met het Strategisch koersdocument 2026-2030 als basis. Partners hebben samen vastgesteld dat de grootste winst te behalen is door de gebiedsgerichte aanpak te intensiveren. De onderhoudsopgave en de projecten in de gebieden dienen als katalysator voor de gebiedspartners (gemeenten maar ook bedrijven en werkgevers) om maatregelen te treffen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen en de opgaven in een gebied.
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 gedeeld met de deelnemende partijen.
Programma en activiteit	Programma’s Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

3.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2025 van de MRDH wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening zijn 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. Wanneer 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 onder meer 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. Met betrekking tot het verslagjaar 2025 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2025 begroting (€)	Bedrag 2025 realisatie (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie meerjarig	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	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 van maximaal € 900.000 per jaar verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	1.022.566	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. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	124.188	124.188	Medio 2022 is voor de periode juni 2022 tot juni 2025 een subsidie van maximaal € 1.500.000 verstrekt voor het project Region of the Future. Dit vervolg op het programma City of the Future draagt langs drie domeinen; Robotica in de openbare Ruimte, Urban Data en Energietransitie bij aan nieuwe toepasbare innovatie, werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau. In 2025 is op deze subsidie € 124.188 verantwoord.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	250.000	210.382	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.

3.7 Wet open overheid (Woo)

De Wet open overheid beschrijft dat overheden bepaalde documenten ofwel uit eigen beweging, ofwel op aanvraag openbaar dienen te maken. Ook de MRDH valt onder deze wet.

De openbaarmaking uit eigen beweging, ofwel actieve openbaarmaking, beschrijft 17 informatiecategorieën, waarvan er 14 van toepassing zijn op de MRDH. Van deze 14 zijn er twee informatiecategorieën waarvan al wettelijk verplicht is dat deze openbaar worden gemaakt, hieronder dikgedrukt. De overige 12 categorieën zullen naar verwachting vanaf Q1 2027 gefaseerd in werking gaan treden. Echter, concrete data zijn hierover nog niet bekend. De MRDH maakt al enkele documenten actief openbaar. Het betreft:

- Organisatie & Werkwijze: zie MRDH-organisatie | MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Bereikbaarheidsgegevens: zie Woo-index Metropoolregio Rotterdam Den Haag | Overheid.nl
- Agenda's en besluitenlijsten: zie Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Vergaderstukken en -verslagen zie Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Persberichten: zie Nieuws | MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Beleidsstukken, jaarverslagen en regelementen: zie Publicaties | MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De MRDH maakt voor de actieve openbaarmaking onder de Woo gebruik van eigen website en publicatieplatform Notubiz.

Ook ontvangt de MRDH verzoeken voor openbaarmaking, ofwel de passieve Woo. In 2025 is het aantal verzoeken op basis van de Wet open overheid bij MRDH wederom toegenomen. Hierin kwam een brede verscheidenheid aan onderwerpen aan bod.
Daarnaast is het aantal zienswijzeverzoeken op basis van de Woo toegenomen. Dit zijn verzoeken van andere overheden, die stukken openbaar willen maken waar MRDH bij betrokken is.

Er is dus in zijn geheel een duidelijke toename van beide soort verzoeken, waardoor het ambtelijk apparaat extra belast wordt. In 2025 werd er gemiddeld eens per twee weken een zienswijze en een Woo-verzoek ontvangen.

In 2025 heeft er een procesoptimalisatie plaatsgevonden waar het proces van verwerking van Woo-verzoeken en archivering is geoptimaliseerd. Zo is de website aangepast en is er een afdeling 'Woo-verzoeken' opgezet waar alle Woo-verzoeken en zienswijzen centraal worden verzameld en verwerkt. Hierdoor is ook de Woo-contactpersoon naar deze afdeling verplaatst. Deze optimalisatie verzekert tijdelijke verwerking en goede archivering. MRDH maakt actief gebruik van laksoftware die ondersteund bij het anonimiseren van de documenten.

Voor meer informatie over de Woo bij de MRDH zie: WOO verzoek indienen | MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

3.8 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
Voor de bekostiging van haar regionaal verkeer- en vervoerbeleid (wettelijke taak) ontvangt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een conform de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat
Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner, op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar. Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2025 € 3,07. Daarvan mag maximaal 40,8% worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2025).

Financiering
De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering van de OV-bedrijven aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan deze OV-bedrijven een marktconformiteitsopslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma’s verkeer en openbaar vervoer. Voor een nadere toelichting verwijzen we naar de hoofdstukken 3.3 (Financiering) en 3.1 (Weerstandsvermogen en risico’s).

Voor een overzicht van de algemene dekkingsmiddelen verwijzen wij naar hoofdstuk 4.1.

-0-0-0-

DEEL 2.
JAARREKENING

-0-0-0-

Hoofdstuk 4
OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

-0-0-0-

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	544.002.149	-55.559.744	599.561.893	589.302.997	540.762.332
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	83.687.037	-37.519.159	121.206.196	183.173.167	86.188.062
Economisch Vestigingsklimaat	5.432.009	-863.097	6.295.106	5.903.148	5.108.569
Overhead	8.197.851	134.916	8.062.935	8.303.305	7.881.279
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**641.319.047**	**-93.807.083**	**735.126.130**	**786.682.617**	**639.940.242**
Baten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	548.002.149	-55.559.744	603.561.893	589.302.997	546.762.332
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	83.687.037	-37.519.159	121.206.196	183.173.167	86.188.061
Economisch Vestigingsklimaat	5.949.350	-52.846	6.002.196	5.903.148	5.721.625
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	8.197.851	134.916	8.062.935	8.303.305	7.881.279
Totaal baten	**645.836.387**	**-92.996.833**	**738.833.220**	**786.682.617**	**646.553.297**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**4.517.340**	**810.250**	**3.707.090**	**0**	**6.613.055**
Toevoeging aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	4.000.000	0	4.000.000	0	6.000.000
Onttrekking aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-87.035	205.875	-292.910	0	-218.650
Gerealiseerd resultaat	**604.375**	**604.375**	**0**	**0**	**831.705**

Programma's (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire Begroting 2025	Realisatie 2024
Programma's 1 t/m 3	-603.441.582	81.197.158	-684.638.740	-746.209.055	-539.178.178
Totaal pogramma's (excl. Dekkingsmiddelen, overige posten en reserves)	**-603.441.582**	**81.197.158**	**-684.638.740**	**-746.209.055**	**-539.178.178**
Algemene dekkingsmiddelen					
Financien					
- BDU	581.412.806	-101.630.895	683.043.701	741.217.628	520.531.013
- Inwonersbijdrage	5.896.777	-55.419	5.952.196	5.903.148	5.676.964
- Financiering	28.847.442	21.434.174	7.413.268	7.391.984	27.464.777
Totale dekkingsmiddelen	**616.157.025**	**-80.252.140**	**696.409.165**	**754.512.760**	**553.672.754**
Overige posten					
Overzicht overhead	-8.197.851	-134.916	-8.062.935	-8.303.305	-7.881.279
Vennootschapsbelasting	-251	149	-400	-400	-242
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal overige posten	**-8.198.102**	**-134.767**	**-8.063.335**	**-8.303.705**	**-7.881.521**
Saldo van baten en lasten	***4.517.341***	***810.251***	***3.707.090***	***0***	***6.613.055***
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-3.912.965	-205.875	-3.707.090	0	-5.781.350
Resulaat	**604.375**	**604.375**	**0**	**0**	**831.705**

4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

4.2.1 Analyse afwijkingen

De verschillen tussen realisatie en begroting worden in de programmaverantwoordingen en het overzicht Overhead toegelicht in de paragrafen 2.1.3, 2.2.3, 2.3.3 en 2.4.2.

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de exploitatie 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 een materieel sluitende exploitatie.

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.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard.

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), betreft een structurele geldstroom en is daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt, zijn daarmee ook structurele lasten. Dat geldt ook voor de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

In de hiernavolgende tabel staan voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten.

Incidentele baten en lasten					Realisatie 2025					
Programma's	Lasten		Baten		Dotaties		Onttrekkingen		Saldo	
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer										
Beschikbaarheidsvergoeding/ Transitievergoeding (TVOV 2023)			€	1.727.259					€	1.727.259
Bijdrage derden aan onderzoek Verkeer	€	36.404	€	11.717					€	-24.687
Bijdrage derden aan onderzoek Openbaar Vervoer	€	120.133	€	120.133					€	-
Dotatie risicoreserve financiering					€	4.000.000			€	-4.000.000
	€	156.537	€	1.859.109	€	4.000.000	€	-	€	-2.297.428
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer										
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	€	320.047	€	320.047					€	-
Bijdrage derden aan infrastructurele projecten			€	301.121					€	301.121
	€	320.047	€	621.168	€	-	€	-	€	301.121
3. Economisch Vestigingsklimaat										
Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat	€	87.035					€	87.035	€	-
	€	87.035	€	-	€	-	€	87.035	€	-
Totaal		**563.619**		**2.480.277**		**4.000.000**		**87.035**		**-1.996.307**

Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
Vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Transitievergoeding zijn in 2023 subsidies verleend en verkregen voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer. De vervoerders hebben deze verantwoord in 2024. In 2025 heeft de afrekening plaatsgevonden.
Daarnaast zijn er bijdragen van derden ontvangen ter dekking van lopende onderzoeken bij Verkeer en Openbaar Vervoer. Voor zover die baten betrekking hebben op afrekeningen uit eerdere jaren zijn hier voor het jaar 2025 geen (incidentele) lasten aan gekoppeld. Verder is € 4 miljoen gedoteerd aan de risicoreserve, zie voor toelichting paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
De MRDH ontvangt specifieke uitkeringen van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen, de verantwoorde incidentele lasten en baten zijn op basis van projectvoortgang. Daarnaast zijn er bijdragen van derden ontvangen ter dekking van projectuitgaven. Deze baten hebben betrekking op afrekeningen uit eerdere jaren en daarom zijn hier voor het jaar 2025 geen (incidentele) lasten aan gekoppeld.

Programma Economisch Vestigingsklimaat
De mutaties in de Egalisatiereserve EV worden als incidentele posten verantwoord.

4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2025 per taakveld

Baten en lasten 2025 per taakveld (euro's)	Realisatie 2025	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2025	Gewijzigde begroting 2025	Primaire Begroting 2025	Realisatie 2024
Lasten per taakveld					
2.1 Verkeer en vervoer	42.826.268	-12.771.199	55.597.467	104.402.961	34.669.943
2.5 Openbaar vervoer	566.497.613	-81.066.516	647.564.129	647.671.883	577.450.034
0.5 Treasury	18.365.054	758.961	17.606.093	20.400.920	14.830.174
3.1 Economische ontwikkeling	5.432.009	-863.097	6.295.106	5.903.148	5.108.569
0.4 Overhead	8.197.851	134.916	8.062.935	8.303.305	7.881.279
0.9 Vennootschapbelasting (VpB)	251	-149	400	400	242
Totaal	**641.319.047**	**-93.807.083**	**735.126.130**	**786.682.617**	**639.940.242**
Baten per programma					
2.1 Verkeer en vervoer	38.717.484	-112.385.797	151.103.281	104.402.961	30.561.159
2.5 Openbaar vervoer	545.759.205	-2.886.242	548.645.447	640.280.299	560.094.283
0.5 Treasury	47.212.496	22.193.135	25.019.361	27.792.904	42.294.951
3.1 Economische ontwikkeling	5.949.350	-52.846	6.002.196	5.903.148	5.721.625
0.4 Overhead	8.197.851	134.916	8.062.935	8.303.305	7.881.279
Totaal	**645.836.387**	**-92.996.833**	**738.833.220**	**786.682.617**	**646.553.297**
Resultaat voor reservemutaties	**4.517.340**	**810.250**	**3.707.090**	**0**	**6.613.055**
Bestemming resultaat					
0.10 Onttrekking aan reserves	-87.035	205.875	-292.910	-	-218.650
0.10 Toevoeging aan reserves	4.000.000	0	4.000.000	-	6.000.000
Resultaat	**604.375**	**604.375**	**0**	**0**	**831.705**

In deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld, zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en GR's onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer.

De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 2.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead. Dit betreffen de indirecte personele en materiele kosten van de afdeling bedrijfsvoering. Deze kosten worden via een vaste verdeelsleutel doorberekend aan de overige programma's.

De mutaties van de reserves (dotaties en onttrekkingen) lopen via taakveld 0.10 mutaties reserves.

4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in de reserves in principe als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. De MRDH volgt dit voorschrift met ingang van de jaarrekening 2022. Er is daarom geen sprake van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.

4.2.5 WNT-gegevens

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. De WNT stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. Deze verantwoording is opgesteld op basis van regelgeving die op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van toepassing is: het algemene WNT-maximum.

Het bezoldigingsmaximum in 2025 voor de MRDH is € 246.000 (2024: € 233.000). Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

De leden van het algemeen en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Vervoersautoriteit, bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en de secretarissen in 2025 zijn allen onbezoldigd. Voor de bestuurssamenstelling verwijzen wij naar onze website www.mrdh.nl/ wie-zijn/bestuur.

WNT-gegevens leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2025	2025	2024
bedragen x € 1	**C. Mourik**	**C. Mourik**
Functiegegevens	**secretaris-algemeen directeur**	**secretaris-algemeen directeur**
Aanvang en einde functievervulling in 2025	1/1 - 31/12	1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,00	1,00
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 178.280	€ 175.719
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 23.381	€ 23.441
Subtotaal	*€ 201.662*	*€ 199.161*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 246.000	€ 233.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ -	€ -
Totale bezoldiging	**€ 201.662**	**€ 199.161**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Hoofdstuk 5
BALANS 2025

-0-0-0-

ACTIVA	31-12-2025	31-12-2024
Vaste activa (art. 33)		
Materiële vaste activa (art. 35)	**555.221**	**702.255**
Investeringen met economisch nut	555.221	702.255
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.096.743.349**	**1.067.709.055**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1001	1.001
Leningen aan deelnemingen	461.921.030	491.526.478
Overige langlopende leningen	634.821.318	576.181.576
Totaal vaste activa	**1.097.298.570**	**1.068.411.310**
Vlottende activa (art. 37)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**795.950.359**	**673.387.024**
Vorderingen op openbare lichamen	41.025.285	40.021.824
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	30.000.000	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	723.505.567	628.229.817
Overige vorderingen	1.419.507	5.135.383
Liquide middelen (art. 40)	**50.128**	**50.148**
Banksaldi	50.128	50.148
Overlopende activa (art. 40a)	**52.475.773**	**52.793.532**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	18.881.559	27.079.898
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	33.594.214	25.713.635
Totaal vlottende activa	**848.476.261**	**726.230.704**
Totaal activa	**1.945.774.831**	**1.794.642.014**

PASSIVA	31-12-2025	31-12-2024
Vaste passiva (art. 41)		
Eigen vermogen (art. 42/43)	**46.551.943**	**42.034.603**
Algemene reserve	0	0
Bestemmingsreserves	45.947.568	41.202.899
Gerealiseerde resultaat	604.375	831.704
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.075.544.243**	**1.068.480.636**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.074.762.993	1.067.699.386
Waarborgsommen	781.250	781.250
Totaal vaste passiva	**1.122.096.186**	**1.110.515.239**
Vlottende passiva (art. 47)		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**25.384.953**	**36.452.828**
Overige schulden	25.384.953	36.452.828
Overlopende passiva (art. 49)	**798.293.691**	**647.673.947**
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	134.262.506	120.115.831
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	663.087.710	526.383.137
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	943.476	1.174.979
Totaal vlottende passiva	**823.678.644**	**684.126.775**
Totaal passiva	**1.945.774.831**	**1.794.642.014**

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen
De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt, alsmede schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen. Ook van de baten en lasten. De werkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode, waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden, waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Herstel onjuiste rubricering
Bij de MRDH is sprake geweest van een onjuiste rubricering. Onder 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, en Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen zijn een aantal van het Rijk ontvangen voorschotbedragen voor specifieke uitkeringen verantwoord.
Deze specifieke uitkeringen dienen onder De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren te worden verantwoord. Deze onjuiste rubricering is in de jaarrekening 2025 gecorrigeerd in het saldo van de beginbalans van deze overlopende passiva posten. De omvang van de onjuiste rubricering is € 24.408.707.
Deze verschuiving heeft geen gevolgen voor het eigen vermogen aan het begin en het einde van het boekjaar waarin het herstel plaatsvindt.

Algemene grondslagen voor de Rechtmatigheidsverantwoording
De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening, het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025 en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent het volgende.

1. De rechtmatigheidsverantwoording ziet toe op de financiële rechtmatigheid van baten, lasten, balansmutaties, alsmede de baten en lasten inzake de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet.

2. De financiële rechtmatigheid waaronder het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik-criterium omvat het volgende:
   a) voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader dat onderdeel is van het ‘Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025’ zoals op 12 december 2025 door het algemeen bestuur is vastgesteld;
   b) voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en investeringskredieten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario’s in het ‘Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025’ is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen

van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt, indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld;

c) ten aanzien van het M&O-criterium zijn de uitgangspunten in hoofdstuk 3.2.3. van het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2025' leidend bij het voorkomen en opsporen van misbruik en oneigenlijk gebruik. Omdat alleen bij misbruik sprake is van een onrechtmatigheid zijn eventuele gevallen van misbruik (mits cumulatief met andere fouten of onduidelijkheden boven de verantwoordingsgrens) opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording.

3. De rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV alsmede onze eigen financiële verordening. Dit betekent dat:
   a. een verantwoordingsgrens van 2% (zijnde € 14.702.523) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;
   b. een rapporteringstolerantie van € 125.000 is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

Waarderingsgrondslagen
De jaarrekening is overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) opgesteld.

Vaste activa

Materiële vaste activa
De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met de lineaire afschrijvingen. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten die je rechtstreeks aan de vervaardiging kunt toerekenen. In de vervaardigingsprijs kunnen verder een redelijk deel van de indirecte kosten worden opgenomen, en de rente over het tijdvak die aan de vervaardiging van het actief worden toegerekend. In dat geval vermeldt de toelichting dat deze kosten worden geactiveerd. De eerste afschrijving start op 1 juli in het jaar van ingebruikname van de investering. De ontvangen investeringsbijdragen van derden zijn in één keer in mindering gebracht op de activering.

Investeringen met een economisch nut
Materiële vaste activa met een bruto investeringsbedrag tot € 10.000 worden niet geactiveerd, maar worden rechtstreeks ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Voor investeringen met een economisch nut hanteren we de volgende afschrijvingstermijnen:

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:
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.

Financiële vaste activa
Financiële vaste activa worden, tenzij hierna anders is vermeld, opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig is een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

Van een deelneming is krachtens artikel 1 lid e BBV sprake als de GR participeert in het aandelenkapitaal van een nv of bv. Participaties in het aandelenkapitaal van nv's en bv's (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van de aandelen. Deelnemingen worden tegen de marktwaarde gewaardeerd indien de marktwaarde lager is dan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs.

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar
De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Liquide middelen
De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

Overlopende activa
De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Vaste passiva

Eigen vermogen
Het eigen vermogen bestaat uit de Egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). Alleen het algemeen bestuur kan de bestemming van een reserve veranderen. De opheffing van reserves moet met een besluit van het algemeen bestuur plaatsvinden, indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer
Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De vaste schulden hebben een rentetypische looptijd van één jaar of langer.

Vlottende passiva

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar
Vlottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De vlottende schulden hebben een rentetypische looptijd van korter dan één jaar.

Overlopende passiva
De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

Resultaatbepaling
Voor de gemeenschappelijke kosten, zoals opleidingen, huisvesting, automatisering, financiën, communicatie en archief wordt in de begroting een kostenverdeling gemaakt op basis van een verdeelsleutel. Deze kosten worden verantwoord in het onderdeel Overhead. De gemeenschappelijke kosten worden toegerekend aan de dekkingsbronnen op basis van de in de begroting gehanteerde sleutels.

De baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. De rijksbijdragen worden verantwoord volgens het principe van Single information Single audit, op basis van het baten- en lastenstelsel.

Verantwoording concessiebedragen
Elk jaar verleent de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregelingkilometer. Over de dienstregelingkilometers wordt ten minste elk kwartaal gerapporteerd aan de MRDH (MIPOV-rapportage). Onder meer via deze verantwoording controleert de MRDH of de afgesproken kilometers zijn gerealiseerd. Deze controles bieden de MRDH voldoende zekerheid dat deze subsidies juist en rechtmatig worden besteed.

Naar verwachting stelt de MRDH de ov-subsidies, die zijn verleend voor het jaar 2025, vanaf het derde kwartaal 2026 vast.

Vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Transitievergoeding zijn in 2023 subsidies verleend en verkregen voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer. De vervoerders hebben deze verantwoord in 2024. In de jaarrekening 2025 vind de afrekening hiervan plaats.

Verantwoording subsidiebedragen
De kaders voor het verlenen van subsidies binnen de programma’s Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn vanaf 2018 vastgelegd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH. Voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2017 verleende subsidies is de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015 nog van kracht. Op basis daarvan waren de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio’s in 2025 nog steeds van kracht.

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling op grond van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 luiden als volgt:

> *De wijze van bevoorschotting van de subsidie voor grote projecten wordt per project bepaald en in de beschikking vermeld. Voor kleine projecten geldt dat er eenmaal een voorschot van 50% van de subsidie kan worden gegeven, mits dit voorschot minimaal € 12.500 bedraagt. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na gereedkomen van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage, inclusief accountantsverklaring (indien maximum subsidiebedrag meer dan € 125.000 bedraagt en er op basis van werkelijke kosten is beschikt), die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.*

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord. Voor subsidieverleningen groter dan € 1 miljoen en alle subsidies in het kader van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK), worden de bestedingen verantwoord op basis van daadwerkelijke projectvoortgang.

5.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa	*2025*	*€ 555.221*	*2024 € 702.255*

Materiele vaste activa met economisch nut

Materiële vaste activa met economisch nut	Boekwaarde 1-1-2025	(Des)Investering 2025	Afschrijving 2025	Bijdrage derden 2025	Aanschafwrd 31-12-2025	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2025	Afwaardering duurzame waardevermindering	Boekwaarde 31-12-2025
Machines, apparaten en installaties								
ABRI's								
Diverse investeringen	-				1.840.208	1.840.208		-
Diverse investeringen	-				6.751.117	6.751.117		-
Diverse investeringen	-				35.847	35.847		-
Diverse investeringen	-				849.096	849.096		-
Diverse investeringen	-				562.518	562.518		-
	-	**-**	**-**	**-**	**10.038.786**	**10.038.786**	**-**	**-**
Bedrijfsgebouw Westersingel								
Verbouwingskosten Westersingel	1.156		578		5.780	5.202		578
Verbouwingskosten Westersingel	307.930		123.172		1.231.721	1.046.963		184.758
Verbouwingskosten parkeerplaats	15.077		3.350		33.504	21.778		11.726
	324.163	**-**	**127.101**	**-**	**1.271.005**	**1.073.942**	**-**	**197.062**
Overige materiële vaste activa								
Meubilair	73.522		29.332		293.322	249.132		44.190
Meubilair	8.522		2.412		24.124	18.014		6.109
Meubilair	50.881		11.307		113.069	73.495		39.574
Meubilair	85.946		11.460		114.595	40.108		74.487
Meubilair		49.924	2.496		49.924	2.496		47.428
Koffiemachines	20.814		5.947		29.734	14.867		14.867
Veiligheidsmaatregelen	31.718		7.048		35.242	10.573		24.669
Veiligheidsmaatregelen		18.525	1.853		18.525	1.853		16.673
ICT	-		-		90.492	90.492		-
ICT	-		-		41.131	41.131		-
ICT schermen	21.357		8.543		42.714	29.900		12.814
ICT	67.563		27.025		81.076	40.538		40.538
ICT schermen		29.054	2.905		29.054	2.905		26.149
Bekabeling	17.769		7.107		71.074	60.413		10.661
	378.092	**97.503**	**117.436**	**-**	**1.034.075**	**675.916**	**-**	**358.159**
Totaal materiële vaste activa met economisch nut	**702.255**	**97.503**	**244.536**	**0**	**12.343.866**	**11.788.644**	**0**	**555.221**

In maart 2014 sloot het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeenten Den Haag, Westland, Delft en Midden-Delfland. Daarin is vastgelegd dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamde abri's) voor een periode van tenminste vijftien jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2018 is het beheer en onderhoud van de abri's aan HTM overgedragen.

Dit project en de daaraan toe te rekenen jaarlijkse exploitatiekosten moeten geheel worden betaald uit de hiervoor genoemde reclameopbrengsten. De daartoe gesloten overeenkomst met een externe marktpartij heeft een beperkte looptijd, waardoor de investeringen in een periode van vijf jaar worden afgeschreven.

In 2017 verhuisde de MRDH van Den Haag naar Rotterdam. Gedurende de jaren 2017 en 2024 zijn er diverse werkzaamheden uitgevoerd aan en rond het pand, waarvan wij de kosten hebben geactiveerd en waar jaarlijks op afgeschreven wordt.. In 2025 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT-faciliteiten. In 2024 zijn er investeringen gedaan in veiligheidsmaatregelen in en om het pand en is er vergaderapparatuur aangeschaft in diverse vergaderruimtes. In 2025 zijn de veiligheidsmaatregelen afgerond en is er geïnvesteerd in diverse vergaderruimtes en nieuwe ICT schermen in de vergaderruimtes.

Financiële vaste activa

Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	*2025*	*€ 1.001*	*2024 € 1.001*

	Boekwaarde per 31-12-2024	Investeringen	Desinvesteringen	Boekwaarde per 31-12-2025
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
Totaal	**1.001**	**-**	**-**	**1.001**

In 2016 kocht de MRDH één aandeel aan van HTM Personenvervoer N.V. en van RET N.V.

De MRDH verkreeg zeggenschap over de RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) koos de MRDH voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico's voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over enkele onderwerpen vindt namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats, op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen

van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

Leningen aan deelnemingen	*2025*	*€ 461.921.030*	*2024*	*€ 491.526.478*

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen van HTM en de RET. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Eind 2017 is er ook besloten om nieuwe investeringen in bussen te financieren voor de HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de busconcessie worden vergoed.

	Stand per 31-12-2024	Opgenomen in 2025	Aflossing in 2025	Stand per 31-12-2025
Leningen aan deelnemingen	491.526.478		29.605.448	461.921.030
Totaal	**491.526.478**	**0**	**29.605.448**	**461.921.030**

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.3 financiering en treasury. In 2025 is er voor een bedrag ad € 29.605.448 afgelost op de leningen door de vervoerders. Deze aflossingen zijn conform de leningovereenkomsten.

Overige langlopende leningen	*2025*	*€ 634.821.318*	*2024*	*€ 576.181.576*

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Op grond van een daartoe eind 2017 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van nieuwe investeringen voor bussen van EBS, voor zover de MRDH de daarmee samenhangende kapitaallasten via de busconcessie vergoedt.

	Stand per 31-12-2024	Opgenomen in 2025	Aflossing in 2025	Stand per 31-12-2025
Overige langlopende leningen	576.181.576	121.151.721	62.511.979	634.821.318
Totaal	**576.181.576**	**121.151.721**	**62.511.979**	**634.821.318**

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.3 financiering en treasury.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Vorderingen op openbare lichamen *2025 € 41.025.285* *2024 € 40.021.824*

Belastingdienst (€ 40,6 miljoen)
De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 2025 van € 40,4 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2025 wordt op 1 juli 2026 ontvangen.

Overige posten (€ 0,4 miljoen)
De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk en op gemeenten. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen *2025 € 30.000.000* *2024 € 0*

In september 2025 is er een kasgeldlening verstrekt aan de HTM. Deze kasgeldlening is aangetrokken voor de aanschaf van nieuwe bussen. In maart 2026 wordt de kasgeldlening in zijn geheel afgelost.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar *2025 € 723.505.567* *2024 € 628.229.817*

Dit betreft het saldo dat verplicht aangehouden moet worden bij het ministerie van Financiën. Op basis van de Wet financiering decentrale overheden (wet Fido) is de MRDH verplicht om overtollige liquide middelen aan te houden in de schatkist. Deze liquide middelen staan ter vrije beschikking van de MRDH. De benutting van het drempelbedrag schatkistbankieren is weergegeven in de volgende tabel.

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2025 Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag begroting (€ 787.000) 2% drempel tot € 500 miljoen + 0,2% van begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat	10.573	10.573	10.573	10.573
Gemiddelde per kwartaal	50	50	50	50
Ruimte onder drempelbedrag	10.523	10.523	10.523	10.523

Overige vorderingen *2025 € 1.419.507* *2024 € 5.135.383*

De overige vorderingen betreffen vorderingen op partners inzake de huur stalling Telexstraat € 0,6 miljoen en diverse doorbelastingen van kosten ad € 0,8 miljoen.

Liquide middelen

Banksaldi	*2025*	*€ 50.128*	*2024*	*€ 50.148*

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	*2025*	*€ 18.881.559*	*2024*	*€ 27.079.898*

	Stand per 31-12-2024	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Stand per 31-12-2025
het Rijk	2.073.918	1.727.259	3.801.177	-
Overige Nederlandse overheidslichamen	25.005.980	14.222.176	20.346.597	18.881.559
Totaal	**27.079.898**	**15.949.435**	**24.147.774**	**18.881.559**

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31-12-2024	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2025
Specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	2.073.918	1.727.259	3.801.177	-
Totaal het Rijk	**2.073.918**	**1.727.259**	**3.801.177**	**-**
A13/A16	9.344.923	-	9.344.923	-
Regiotaxi	6.055.696	6.543.648	6.055.696	6.543.648
Renovatie metrostation Zuidplein		2.185.220		2.185.220
Reconstructie metrostation Spijkenisse Centrum	2.072.377		2.072.377	-
Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	669.333		360.709	308.624
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	6.863.651	5.493.308	2.512.892	9.844.067
Totaal overige Nederlands overheidslichaam	**25.005.980**	**14.222.176**	**20.346.597**	**18.881.559**
Totaal	**27.079.898**	**15.949.435**	**24.147.774**	**18.881.559**

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen

2025 € 33.594.214 2024 € 25.713.635

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2025 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

Omschrijving	stand per 31-12-2024	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2025
Afrekening vervoerders TVOV 2023	2.021.973	2.683.750	2.021.973	2.683.750
Aflossingen en rente op verstrekte leningen	7.423.521	8.499.493	7.423.521	8.499.494
Rente R/C schatkist Q4	5.238.181	3.482.867	5.238.181	3.482.867
Marktconformiteitsopslag verstrekte leningen	3.339.222	3.663.260	3.339.222	3.663.260
Reclame-afdrachten ABRI's	1.788.854	7.244.521	1.788.854	7.244.521
Bijdrage TU Delft tramlijn 19	1.384.298	-	-	1.384.298
Overige nog te ontvangen	112.760	11.108	112.760	11.108
Voorschotten personeel	69	3.270	69	3.270
Totaal nog te ontvangen	**21.308.878**	**25.588.270**	**19.924.580**	**26.972.568**
Bijdrage DOVA	1.375.659	1.777.688	1.375.659	1.777.688
Nieuw Onderstation Kanaalweg - INTHR	-	1.156.750	-	1.156.750
Aflossingen en rente opgenomen leningen	816.700	809.546	816.700	809.546
AVLM project MARTHA	1.172.655	-	467.978	704.677
Onderstation Zwarte Pad (SSnSS)	-	726.500	-	726.500
Voorschot (80%) subsidie KpVV-programma 2026	-	720.000	-	720.000
Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	-	308.491	-	308.491
Voorschot RET Energiebank OV	789.882	-	789.882	-
Overige vooruitbetaalde bedragen	249.861	417.593	249.460	417.994
Totaal vooruitbetaalde bedragen	**4.404.757**	**5.916.568**	**3.699.679**	**6.621.646**
Totaal	**25.713.635**	**31.504.838**	**23.624.259**	**33.594.214**

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de MRDH bestaat uit de bestemmingsreserves en het gerealiseerde resultaat.

De verschillende bestemmingsreserves vormen een onderdeel van het eigen vermogen. Kenmerkend voor deze categorie reserves is dat het hierbij gaat om geoormerkte middelen. Dit betekent dat aan deze reserves specifieke bestedingsdoelen zijn gekoppeld.

Specificatie van het eigen vermogen:

	Boekwaarde 31-12-2025	Boekwaarde 31-12-2024
Bestemmingsreserve	45.947.569	41.202.899
Gerealiseerd resultaat	604.375	831.705
Totaal	46.551.944	42.034.604

Onderstaande tabel vertoont de mutaties in de bestemmingsreserves en de afwikkeling van de resultaatbestemming.

	Balanswaarde per 31-12-2024	Resultaats-bestemming 2024	Toevoegingen 2025	Onttrekkingen 2025	Vrijval 2025	Balans-waarde per 31-12-2025
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	5.202.899	831.705	-	87.035		5.947.569
Risicoreserve financieringen	36.000.000	-	4.000.000	-		40.000.000
Bestemmingsreserves	**41.202.899**	**831.705**	**4.000.000**	**87.035**		**45.947.569**
Gerealiseerd resultaat	831.705	-831.705		-604.375		604.375
Totaal	**42.034.604**	**0**	**4.000.000**	**-517.340**	**0**	**46.551.944**

Bestemmingsreserves	*2025 € 45.947.569*	*2024 € 41.202.899*

Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld omdat:

- de in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 21 gemeenten.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
Stand per 1 januari 2025		5.202.899
	Toevoegingen	831.705
	Onttrekkingen	87.035
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2025		5.947.569

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. In hoofdstuk 3.1 (Weerstandsvermogen en risicobeheersing) lichten we uitgebreid toe welke gekwantificeerde risico's we hiermee afdekken en hoe we deze reserve opbouwen.

Risicoreserve financieringen		Bedrag
Stand per 1 januari 2025		36.000.000
	Toevoegingen	4.000.000
	Onttrekkingen	-
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2025		40.000.000

Voorzieningen

Vanuit de CAO voor de gemeenten 2022 is het fenomeen verlofsparen geïntroduceerd. Dit geeft medewerkers de kans om bovenwettelijk verlof en aangekocht verlof vanuit de IKB te storten in het verlofsparen. In 2025 heeft een beperkt aantal medewerkers binnen de MRDH verlof gespaard. Op basis van de verlofsaldi die er eind 2025 stonden hebben wij een inschatting gemaakt wat er eventueel gespaard zou kunnen worden. Uit deze som komt een dusdanig klein bedrag dat wij hier geen voorziening voor gaan vormen.

Wij dienen dit elk jaar opnieuw te bepalen.

Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	*2025 € 1.074.762.993*	*2024 € 1.067.699.387*

De totale rentelast voor het boekjaar 2025 voor de vaste schulden bedraagt € 18.365.054 (2024: € 14.830.174).

De opgenomen leningen zijn één op één doorgeleend aan de regionale vervoerders waaraan de MRDH een concessie verleend.

	Schuld per 31-12-2024	Verstrekt in 2025	Aflossing in 2025	Schuld per 31-12-2025
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	726.199.387	98.868.000	69.404.394	755.662.993
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	341.500.000		22.400.000	319.100.000
Totaal	**1.067.699.387**	**98.868.000**	**91.804.394**	**1.074.762.993**

Waarborgsommen	*2025 € 781.250*	*2024 € 781.250*

De exploitatie van de reclamevitrines in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waarmee een overeenkomst is afgesloten. In de overeenkomst tussen de concessiehouder (Exterion Media) en concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan anderhalve maand concessieafdracht, gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrines, als garantie te betalen aan de concessieverlener. Na afloop van de vijfjarige overeenkomst stort de concessieverlener dit bedrag terug. Het contract loopt tot 31 december 2026

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Overige schulden	*2025*	*€ 25.384.953*	*2024*	*€ 36.452.828*

Schulden aan derden

Gemeenten	€	3.180.206
Rijk	€	0
Overige	€	21.544.397
Totale schuld	€	24.724.603

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. De schulden aan overige bestaan uit bedragen voor diverse projecten, zoals aanleg lijn 19, bijdrage aan samenwerkingsverbanden, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

Te betalen belastingen	*2025*	*€ 660.330*	*2024*	*€ 764.834*

		2025		***2024***
BTW ondernemer	€	0	€	111.213
Loonheffing	€	660.330	€	653.621

De loonheffing betreft de aangifte over december 2025 en loopt in januari 2026 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

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 2025 € 134.262.507 2024 € 125.999.765

	Stand per 31-12-2024	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2025
Nog te betalen kosten projecten	64.979.093	32.295.955	13.256.835	84.018.213
Nog te betalen concessies	39.613.370	14.461.133	21.449.073	32.625.431
Nog te betalen kosten overig	15.523.368	6.814.838	4.719.343	17.618.864
Totaal	**120.115.831**	**53.571.926**	**39.425.250**	**134.262.507**

De te betalen projecten hebben betrekking op aangegane verplichtingen waarvoor nog geen factuur is ontvangen en boekingen op basis van projectvoortgang.

Het verloop van de post nog te betalen projecten ziet er als volgt uit:

Subsidieontvanger	Project	stand 01-01-2025	Voortgang 2025/lasten 2025	Afgerekend boekjaar 2025	Vrijval tgv exploitatie	Stand 31-12-2025
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	€ 526.797	€ -526.797			€ 0
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	€ 1.906.609	€ 782.279			€ 2.688.888
RET NV	Busstation Hart van Zuid	€ 520.000	€ 52.128			€ 572.128
Provincie Zuid-Holland	N233 Duurzaam Veilig fase 3	€ 1.633.000		€ 1.633.000		€ -
robotTuner	Realisatie AVLM CAVIDOR	€ 131.300		€ 131.300		€ -
ProRail	Viersporigheid Schiedam - realisatiefase	€ 1.196.876	€ 900.866			€ 2.097.742
HTM Personenvervoer	Optimaliseren samenloopdeel Randstadrail	€ 2.214.060	€ 1.063.173			€ 3.277.233
Gemeente Vlaardingen	Marathonweg Nieuw Waterland	€ 1.385.540				€ 1.385.540
Gemeente Rotterdam	Verplaatsing tramhaltes Laan op zuid	€ 738.500				€ 738.500
Gemeente Rotterdam	HOV Maastunnel	€ 2.246.000				€ 2.246.000
Gemeente Nissewaard	Reconstructie metrostation Spijkenisse Centrum	€ -	€ 1.435.590			€ 1.435.590
Gemeente Capelle a/d Ijssel	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	€ -	€ 590.983			€ 590.983
Gemeente Ridderkerk	HOV Ridderkerk Cluster 1	€ -	€ 2.108.367			€ 2.108.367
Gemeente Den Haag	Onderdoorgang Trekvlietbrug (6.1 No-Regret Binckhorst)	€ -	€ 6.270.408			€ 6.270.408
Gemeente Schiedam	Trace fase 1 Burg. Knappertlaan - nieuwe Haven - MFR: A	€ -	€ 2.086.674			€ 2.086.674
Gemeente Delft	Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage	€ -	€ 646.425			€ 646.425
Gemeente Vlaardingen	Tracé Maassluissedijk Vlaardingen - MFR: A	€ -	€ 97.257			€ 97.257
HTM Personenvervoer / gem. Den Haag	INTHR projecten	€ 32.804.371	€ 7.849.325	€ 2.461.426	€ 699.908	€ 37.492.362
EBS	27,5% regeling	€ 1.202.200				€ 1.202.200
HTM/RET/EBS	Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven	€ 2.982.740	€ 2.207.679	€ 2.257.076		€ 2.933.343
HTM/RET/EBS	Invoering nieuwe betaalwijzen	€ 4.145.722	€ 842.270	€ 13.750		€ 4.974.242
Gemeente Den Haag	Planstudie De Vlietlijn (CID Binckhorst)	€ 1.022.744				€ 1.022.744
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	€ 6.810.212	€ 5.517.660	€ 5.084.800		€ 7.243.073
	SPUK verkeersveiligheid	€ 3.512.421	€ 1.071.575	€ 1.675.483		€ 2.908.513
		€ 64.979.092	€ 32.995.863	€ 13.256.835	€ 699.908	€ 84.018.212

De te betalen concessies hebben betrekking op de laatste 5% van de jaarlijkse subsidie die pas beschikbaar gesteld wordt als de vervoerders aan hun verplichtingen hebben voldaan. Dit bedrag wordt op basis van de Q4-rapportages voor de railconcessies gecorrigeerd, zodat het beter aansluit op de verwachte werkelijk af te rekenen subsidie voor de concessies. Voor de busconcessies wordt dit bedrag gecorrigeerd op basis van de definitieve indexeringscijfers voor 2025.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2025	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande jaren vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2025
Railconcessie Rotterdam e.o. RET								
- Jaar 2025		211.275.242	200.711.483				-5.240.184	5.323.575
- Jaar 2024	-19.175.821			-20.803.730		1.627.911	2	0
- Jaar 2023	3.894.959			3.894.959			0	0
Railconcessie Haaglanden HTM								
- Jaar 2025		159.403.395	151.433.230				2.941.745	10.911.910
- Jaar 2024	13.081.867			12.090.414		449.230	-1	542.223
- Jaar 2023	614.413							614.413
- Jaar 2022	3.018.742			403.028		2.615.715	1	0
Busconcessie Rotterdam e.o. RET								
- Jaar 2025		45.565.860	43.287.565				7.044.140	9.322.435
- Jaar 2024	1.962.157							1.962.157
- Jaar 2023	2.944.776			2.295.558		649.218		0
Busconcessie Haaglanden Stad HTM								
- Jaar 2025		37.138.384	35.281.468				-11.868.299	-10.011.383
- Jaar 2024	10.236.142		9.001.039	85.577				1.149.525
- Jaar 2023	5.601.666			71.800				5.529.865
- Jaar 2022	6.037.486			5.601.818		435.668		0
Busconcesssie Haaglanden Streek EBS								
- Jaar 2025		36.782.764	34.943.628				1.470.292	3.309.428
- Jaar 2024	6.452.850		4.302.379					2.150.471
Busconcesssie Voorne-Putten en Rozenburg EBS								
- Jaar 2025		16.454.237	15.719.553				866.642	1.601.326
- Jaar 2024	1.816.293		1.585.248					231.045
Concessie Parkshuttle Connexxion								
- Jaar 2025		960.188	960.188					0
- Jaar 2024	-11.560							-11.560
Subtotaal	**36.473.970**	**507.580.070**	**497.225.781**	**3.639.424**	**0**	**5.777.742**	**-4.785.662**	**32.625.430**
Transitievergoeding 2023	3.139.400			3.139.400				0
Totaal	**39.613.370**	**507.580.070**	**497.225.781**	**6.778.824**	**0**	**5.777.742**	**-4.785.662**	**32.625.430**

Nog te betalen kosten overige:

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 8 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen voor het abri project ad € 7,4 miljoen, projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 1,2 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 1 miljoen. Deze kosten worden alle begin 2026 betaald.

De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren *2025 € 663.087.709* *2024 € 501.974.430*

	Stand per 31-12-2024	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2025
Het Rijk	526.383.137	722.489.360	585.784.788	663.087.709
Totaal	**526.383.137**	**722.489.360**	**585.784.788**	**663.087.709**

.

	Stand per 31-12-2024	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2025
Brede doeluitkering verkeer en vervoer (E27A)	501.974.430	718.715.124	581.412.806	639.276.748
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021 (E20)	2.918.622	-	130.343	2.788.279
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2022-2023 (E84)	2.965.312	-	74.469	2.890.843
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2025-2030 (E120)	-	1.294.897	115.235	1.179.662
SPUK infrastructuur 2023-2027 (E103)	-	2.479.339	-	2.479.339
SPUK motie Bikker Vervoerregio's (E114)	18.524.773		4.051.935	14.472.838
Totaal	**526.383.137**	**722.489.360**	**585.784.788**	**663.087.709**

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij beschikbaar in het fonds BDU. Vanuit de BDU worden zowel de structurele lasten bekostigd als ook de projecten. De uitgaven op projecten fluctueren per jaar waardoor er per jaar een positief of negatief saldo wordt verrekend met het fonds BDU. In 2025 zien we een toevoeging aan het saldo.

De betaalde bedragen inzake de SPUK verkeersmaatregelen zien op diverse gemeenten die deelnemen aan deze regeling. Het betreft hier het rijksdeel dat betaald is aan de gemeenten. De totale projectbestedingen worden verantwoord in de lasten. Het rijksdeel wordt dan verantwoord als baat.

OV-gelden moties Bikker I
Vanuit het Rijk hebben wij gelden ontvangen om uitvoering te geven aan de motie Bikker c.s. en de motie Krul c.s. Deze bijdrage wordt verstrekt om de voor 2024 voorziene tariefverhoging in het OV structureel te voorkomen en om het OV-aanbod op peil te houden dan wel de kwaliteit te verbeteren. En voor het tegengaan van het negatieve effect van de herijking van de vergoeding voor het gebruik van het studenten OV-reisproduct in 2024. Van het resterende bedrag ad € 18,5 is er in 2025 € 4,1 miljoen besteed. Het restant ad € 14,5 miljoen verantwoorden wij als vooruitontvangen en zal naar verwachting in 2026 (grotendeels) besteed worden.

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen *2025 € 943.476* *2024 € 19.699.752*

	Stand per 31-12-2024	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2025
Digitaliseringsopgaaf	694.772		452.862	241.910
InnOVatiefonds	77.015	630.000	245.088	461.927
Marketingplatform	283.826	450.000	523.843	209.983
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	28.578			28.578
Netto salarissen	125	1.078	125	1.078
G4 Reeferhub	90.666		90.666	-
Totaal	**1.174.982**	**1.081.078**	**1.312.584**	**943.476**

Sinds 2021 is vanuit Bereik! het project ‘Digitalisering Overheden in Zuid-Holland ten behoeve van Krachtenbundeling Smart Mobility’ gestart. In dit project, waar wij penvoerder voor zijn, nemen naast de MRDH ook de provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW deel. Jaarlijks worden bijdragen geïnd en kosten betaald. Het saldo blijft beschikbaar voor het project.

InnOVatiefonds en Marketingplatform
De InnOVatieroute is een initiatief van HTM, de RET, EBS en de MRDH. Het doel hiervan is - door het stimuleren, aantrekken en faciliteren van innovatie - de OV sector te innoveren om daarmee beter gesteld te staan voor de uitdagingen van nu en in de toekomst.

Het Marketingplatform is een samenwerking van alle OV-bedrijven in de metropoolregio met als doel bevordering van een geïntegreerde marketingaanpak te stimuleren. Deelname van alle vervoerders is verplicht en vastgelegd in de concessie-afspraken.
De MRDH is penvoerder en voert de financiën hiervoor. Jaarlijks betalen de betrokken partijen een vooraf afgesproken bijdrage. Per jaareinde worden de lasten en de baten met elkaar verrekend en wordt het verschil toegevoegd of onttrokken aan of uit het saldo dat bij de MRDH op de balans staat. De middelen zijn van alle deelnemende partners en zal bij afronding conform de afgesproken verdeelsleutel worden verdeeld.

5.3 Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen we als volgt specificeren:

Programma Infrastructuur, verkeer, projecten	€	52.378.782
Programma Infrastructuur, openbaar vervoer, projecten	€	26.690.111
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€	3.431.314.785
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Procesmiddelen	€	6.120.956
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€	5.653.647
Bedrijfsvoering	€	1.194.772
Totaal	€	3.523.353.053

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bevatten, tot en met 31 december 2025 op grond van het IPVa, verleende subsidies en opdrachten voor kleine en grote projecten. . Voor INTHR-projecten is MRDH een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Den Haag en HTM aangegaan met een totale waarde van € 129,6 mln. MRDH houdt het principe aan dat ze alleen een verplichting hebben als er een aanvraag is ingediend en een subsidiebeschikking is afgegeven. De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies, opgenomen verplichtingen betreffen vooral exploitatiebijdragen. Het merendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van rail- (€ 2,4 miljard) en busconcessies (€ 1 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2026 uit het BDU-fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn voor de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan de RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening met een restwaarde per 31 december 2025 van € 88 miljoen aan de RET. Een specificatie van de verstrekte borgstelling is opgenomen in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury). De hiermee samenhangende aan de RET te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit het fonds BDU en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU.

De niet in de balans opgenomen verplichtingen die per jaareinde 2025 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan, bestaan uit drie onderdelen.

1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2022 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2025 € 4.954.995.
    - Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.
2. Tot en met 2025 is een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Het gaat per jaareinde 2025 om een bedrag van € 448.652.

    - Dekking: inwonerbijdrage EV 2026 en verder.
3. In 2025 is voor het jaar 2025 en 2026 een subsidie van maximaal € 250.000 per jaar verleend aan YES!Delft. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 250.000 (jaarschijf 2026).
    - Dekking: inwonerbijdrage EV 2026.
4. In 2024 is een driejarige subsidie van in totaal € 2.958.243 verleend aan InnovationQuarter. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 1.022.566 (jaarschijf 2026).
    - Dekking: inwonerbijdrage EV 2026.

De niet in de balans opgenomen verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en jaargrensopdrachten. Begin 2017 is de huurovereenkomst voor het bedrijfspand aan de Westersingel 12 te Rotterdam gesloten voor een periode van tien jaar, ingaande op 1 maart 2017.

5.4 Rechtmatigheidsverantwoording

Rechtmatigheidsverantwoording 2025

Verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur
De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken drie rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen (1) het begrotings-, (2) het voorwaarden-, en (3) het misbruik- en oneigenlijk gebruik-criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders, zoals de begroting en MRDH-verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 12 december 2025 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag, omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens - bepaald door het algemeen bestuur - bedraagt 2% van de totale lasten exclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 12.826.381. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de commissie BBV van september 2025.

Begrotingscriterium	**Totaalbedrag (in mln. euro's)**
1A. Overschrijding lasten op subtotalen	0,9
1B. Overschrijding investeringsbudgetten (kredieten)	-
2. Ongeautoriseerde reservemutaties	-
3. Overschrijding van baten en/of onderschrijding van lasten, investeringen en baten die niet tijdig tot een begrotingswijziging hebben geleid of niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld	-
Totaal begrotingsonrechtmatigheden	0,9
4. Totaal van de begrotingsonrechtmatigheden (van onderdeel 1 en 2) dat past binnen het vooraf vastgestelde beleid en daarmee vooraf als acceptabel is geduid. In de rechtmatigheidsverantwoording wordt verwezen naar dit vooraf vastgestelde beleid. De niet -acceptabele begrotingsonrechtmatigheden worden inhoudelijk in de rechtmatigheidsverantwoording en in de paragraaf bedrijfsvoering toegelicht.	0,9
Voorwaardencriterium	0,9
5. Inkopen niet op de juiste wijze aanbesteedt	0,9
M&O criterium	-
6. Geen bevindingen.	-

Totaal Onrechtmatigheden (alle 3 de categorieën)	1,8
Waarvan acceptabel	0,9
Waarvan niet-acceptabel	0,9

Bevinding
Het dagelijks bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen bedrag € 1,8 miljoen bedraagt. Dit is lager dan de daarvoor gestelde grens van € 12,7 miljoen. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties is volgens het dagelijks bestuur overigens een bedrag van € 0,9 miljoen acceptabel op basis van door het algemeen bestuur vastgestelde afspraken.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota Rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf beschreef het dagelijks bestuur ook welke actie het onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Hoofdstuk 6

BESLUIT

-0-0-0-

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 24 juni 2026;

met inachtneming van de in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen risico's:

Besluit:

1. de jaarstukken 2025 vast te stellen met een resultaat van € 604.375 met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat;
2. *Voorstel resultaatbestemming van € 604.375 volgt na besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (10 juni 2026).*

Aldus besloten in de openbare vergadering van 10 juli 2026 van het algemeen bestuur.

de voorzitter,	de secretaris,
Carola Schouten	Christel Mourik

Bijlage 1. Verantwoording 2025 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026									
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger		Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021** Provincies en Gemeenten		Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*		
				€ 234.617	€ 5.149.990	€ 2.664.646	Nee		
				Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*		
			1	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	5	Capelle aan den IJssel		
			2	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	400	Capelle aan den IJssel		
			3	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	4	Delft		
			4	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	5	Delft		
			5	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	8	Delft		
			6	105 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Ja	0	Delft		
			7	115 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Ja	1	Delft		
			8	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	850	Delft		
			9	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	0	Den Haag		
			10	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	460	Den Haag		

11	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) | aantal in st	Ja	6	Den Haag
12	106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg | aantal in st	Ja	1	Hellevoetsluis (Voorne aan Zee)
13	106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg | aantal in st	Ja	0	Lansingerland
14	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	0	Lansingerland
15	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	0	Lansingerland
16	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	0	Lansingerland
17	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) | aantal in st	Ja	0	Lansingerland
18	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm | aantal in meters	Ja	0	Leidschendam-Voorburg
19	105 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Ja	604	Leidschendam-Voorburg
20	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	6	Leidschendam-Voorburg
21	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	2	Leidschendam-Voorburg
22	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	0	Maassluis
23	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	1	Maassluis
24	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	14	Maassluis
25	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en –paden | aantal in dagen	Ja	1	Maassluis
26	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en –paden | aantal in dagen	Ja	1	Maassluis
27	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Maassluis
28	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	1	Maassluis
29	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	2	Midden-Delfland

30	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	0	Ridderkerk
31	118 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	1	Ridderkerk
32	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	1	Ridderkerk
33	102 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden | aantal in st	Ja	34	Ridderkerk
34	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering | aantal in meters	Ja	0	Ridderkerk
35	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Ja	0	Schiedam
36	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	0	Schiedam
37	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	0	Schiedam
38	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	0	Schiedam
39	112 Inrichten van een schoolzone door snelheidsbeïnvloedende maatregelen | aantal in st	Ja	0	Schiedam
40	113 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan | aantal in st	Ja	0	Schiedam
41	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Ja	2.260	Vlaardingen
42	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	10	Vlaardingen
43	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen
44	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	100	Vlaardingen
45	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
46	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	6	Vlaardingen
47	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
48	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen
49	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen

50	118 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	5	Vlaardingen
51	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
52	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) | aantal in st	Ja	0	Wassenaar
53	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Westland
54	205 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Nee	75	Leidschendam-Voorburg
55	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	3	Leidschendam-Voorburg
56	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
57	214 Links afslaan verbieden door aanleg van middengeleiders | aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
58	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	3	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
59	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	5	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
60	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	2	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
61	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
62	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	1	Den Haag
63	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	4	Den Haag
64	221 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur zone | aantal in st	Nee	2	Den Haag
65	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	1.125	Den Haag
66	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Nee	0	Den Haag
67	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Wassenaar
68	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	43.200	Ridderkerk
69	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk

70	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk
71	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	360	Ridderkerk
72	218 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Nee	1	Ridderkerk
73	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Nee	24	Ridderkerk
74	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk
75	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	0	Lansingerland
76	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel
77	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel
78	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	6	Capelle aan den IJssel
79	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	1.550	Capelle aan den IJssel
80	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	0	Nissewaard
81	202 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden | aantal in st	Nee	0	Rotterdam
82	202 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
83	231 Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt | aantal in st	Nee	0	Rotterdam
84	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Geleiderail | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
85	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Begin/eindstuk geleiderail | aantal in st	Nee	0	Rotterdam
86	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
87	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026								
Verstrekker	**Uitkeringscode**	**Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**
IenW	**E27A**	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)** **Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)** Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/06*
			€ 502.357.763	€ 718.331.791	€ 0	€ 581.412.806	€ 0	€ 639.276.748
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Omschrijving** *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E27A/07*	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
		1	Railconcessie RET	€ 204.533.767				
		2	Railconcessie HTM	€ 160.325.615				
		100						

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026									
IenW	**E57**	**Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024**		Beschikkingsnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/01*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/02*	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/03*	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/04*	Zijn de bussen binnen drie jaar ingezet in de dienstregeling? *Aard controle R* *Indicator: E57/05*	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invulwijzer)? *Aard controle R* *Indicator: E57/06*
			1	BUS2300002	Ja	38	57	Ja	Nee
			2	BUS2400004	Ja	32	0	Ja	Nee
			3	BUS2400005	Nee	0	0	Nee	Nee
				Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E57/07*					
			1	Nee					
			2	Nee					
			3	Nee					

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger		Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E84	**Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023** Provincies en Gemeenten		Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/02*	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/04*		
				€ 146.556	€ 3.327.502	€ 1.825.566	Nee		
				Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/08*		
			1	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	250	Albrandswaard		
			2	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
			3	350 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/h-zone|aantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
			4	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
			5	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	2	Capelle aan den IJssel		
			6	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
			7	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	425	Delft		
			8	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Den Haag		
			9	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	930	Den Haag		
			10	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Ja	625	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)		
			11	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Ja	4	Krimpen aan den Ijssel		
			12	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	3	Krimpen aan den Ijssel		
			13	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Lansingerland		
			14	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	380	Lansingerland		
			15	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		

16	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	2	Maassluis
17	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Nee	0	Midden-Delfland
18	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	3	Midden-Delfland
19	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	3	Midden-Delfland
20	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	720	Nissewaard
21	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
22	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	2	Nissewaard
23	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	4	Nissewaard
24	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	4	Nissewaard
25	301 Aanleg van openbare verlichting|aantal in Meters	Nee	100	Pijnacker-Nootdorp
26	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
27	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
28	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
29	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Ridderkerk
30	319 Aanleg plateau kruispunt GOW/ETW|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
31	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
32	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
33	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	1	Ridderkerk
34	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	4	Rijswijk
35	345 Geregelde oversteekplaats (GOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	1	Rijswijk
36	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	1	Rijswijk
37	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
38	349 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
39	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	0	Rotterdam

40	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	5	Rotterdam
41	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	3	Rotterdam
42	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
43	336 Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen|aantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
44	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
45	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
46	313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
47	314 Saneren van verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm|aantal in Meters	Nee	26	Schiedam
48	315 Inzet t.b.v. verwijderen oneffenheden door opdruk van boomwortels|aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam
49	316 Inzet t.b.v. vullen van gaten en scheuren|aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam
50	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
51	322 Fysiek opheffen fietsoversteek|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
52	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	1	Schiedam
53	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
54	341 Links afslaan verbieden door aanleg doorgetrokken middengeleider|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
55	343 Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op as-markering 50 km/h|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
56	301 Aanleg van openbare verlichting|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
57	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
58	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
59	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen

60	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
61	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen
62	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	6	Wassenaar
63	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	1	Wassenaar
64	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	1	Wassenaar
65	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	785	Wassenaar
66	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Ja	660	Westland
67	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Ja	656	Westland

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger		Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	**E103**	**Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027**		Projectcategorie *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/01*	Besteding (jaar T-1) aan projectkosten voor het totale project *Geldt alleen voor SiSa 2023* *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/02*	Besteding (jaar T) aan projectkosten voor het totale project *Aard controle R* *Indicator: E103/03*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/04*	Project afgerond in jaar T (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/05*	Zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/06*
			1	Project cat. G: het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard.	€ 0	€ 0	€ 0	Nee	Ja
				Kopie projectcategorie *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/07*	Correctie besteding (jaar T-1) ivm aan medeoverheden overgeboekte middelen *Aard controle R* *Indicator: E103/08*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/09*	Beschikking kenmerk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E103/10*		
			1	Project cat. G: het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard.	€ 0	Nee	IENW/BSK-2025/137594		

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2025 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2026									
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E114	**Specifieke uitkering OV-gelden; de "Bikker"-middelen en de middelen ter compensatie van de herijking van de gelden voor het studenten reisproduct**	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E114/01*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E114/02*				
			€ 4.051.935	Nee				
IenW	E120	**Regeling specifieke uitkering stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030**	Totale besteding (Jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E120/01*	Cumulatieve totale besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator E120/02*	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E120/03*	Project afgerond (alle maatregelen) t/m Jaar T?(ja/nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E120/04*		
			€ 207.423	€ 207.423	€ 115.235	Nee		
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E120/05*	Per maatregel, maatregel afgerond t/m (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E120/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E120/07*	Eventuele toelichting, indien noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E120/08*		
		1	401 Aanleg van openbare verlichting , aantal in st	Nee	0	Schiedam		
		2	431 Drempel , aantal in st	Nee	1	Schiedam		
		3	450 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone, aantal in st	Nee	8	Schiedam		
		4	455 Aanleg van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30), aantal in m	Nee	0	Schiedam		
		5	431 Drempel , aantal in st	Nee	1	Rotterdam		
		6	442 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom, aantal in st	Nee	0	Rotterdam		
		7	430 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h, aantal in st	Nee	0	Rotterdam		
		8	418 Verbreden van fietspaden, aantal in m	Nee	0	Rotterdam		
		9	444 Veilig inrichten van 30 km/uur wegen, aantal in m	Nee	210	Rotterdam		
		10	434 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone, aantal in st	Nee	0	Rotterdam		
		11	421 Vrijliggend fietspad - b=1,5 meter, aantal in m	Nee	0	Den Haag		
		12	431 Drempel , aantal in st	Nee	0	Den Haag		
		13	434 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone, aantal in st	Nee	0	Den Haag		
		14	437 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg, aantal in m	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		15	419 Aanleg plateau kruispunt GOW/ETW, aantal in st	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		16	437 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg, aantal in m	Nee	0	Albrandswaard		

Bijlage 2. Controleverklaring

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.