METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerpbegroting 2027
en meerjarenbegroting 2028-2030

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

‘Met elkaar, voor elkaar’

Inhoud

Met elkaar, voor elkaar **4**

Leeswijzer **6**

Hoofdstuk 1 **7**

SAMENHANG EN OPBOUW BEGROTING MRDH **7**

Hoofdstuk 2 **14**

Begrotingsprogramma's **14**

2.1 Programma Mobiliteit **15**

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 15

2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 15

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 19

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 24

2.1.2 Wat gaat het kosten? 28

2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat **33**

2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 33

2.2.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 33

2.2.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 35

2.2.2 Wat gaat het kosten? 36

Hoofdstuk 3 **38**

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN, OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING **38**

3.1 Algemene dekkingsmiddelen **38**

3.2 Overhead **38**

3.3 Vennootschapsbelasting **40**

Hoofdstuk 4 **41**

PARAGRAFEN **41**

4.1 Financiering **41**

4.2 Verbonden partijen **44**

4.3 Weerstandsvermogen en risico's **47**

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen **51**

4.5 Bedrijfsvoering **54**

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo) **58**

4.7 Subsidies **58**

Hoofdstuk 5 **60**

FINANCIËLE BEGROTING **60**

5.1 Overzicht baten en lasten 60
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 61
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 63
Hoofdstuk 6 67
STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN 2025-2030 67
Hoofdstuk 7 69
INWONERBIJDRAGEN PER GEMEENTE 69
Hoofdstuk 8 70
BESLUIT 70
Bijlage 1 INDICATOREN 71
Bijlage 2 DETAIL PROJECTEN EN PROGRAMMA'S MEERJARENBEELD BDU 72
Bijlage 3 INVESTERINGSPROGRAMMA VERVOERSAUTORITEIT 2027 74

Met elkaar, voor elkaar

De metropoolregio staat voor grote en complexe opgaven. Denk aan internationale afhankelijkheden, vergrijzing, ruimtegebrek en druk op woning- en arbeidsmarkt. Keuzes, investeringen en samenwerking zijn meer dan ooit bepalend voor de kwaliteit van leven van de mensen die nu in de metropoolregio wonen, werken en ondernemen. En van de generaties na ons.

Met de Strategische Agenda 2023–2026, die dit jaar herijkt wordt, de nieuwe Mobiliteitsvisie en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) samen met de 21 gemeenten een stevige koers te pakken. Deze documenten vormen het kompas waarop wij ook in 2027 blijven varen. Geen papieren ambities, maar richtinggevende afspraken waarmee we samen aan de slag gaan.

Die gezamenlijke inzet is noodzakelijk. Onze regio groeit hard: richting 2040 verwelkomen we naar verwachting 400.000 nieuwe inwoners. Dat zet de bereikbaarheid onder druk, vraagt om voldoende en goed gespreide werkgelegenheid en legt extra spanning op onze leefomgeving. Tegelijkertijd raakt de brede welvaart in onze regio uit balans, wat vraagt om sociaaleconomische versterking met gerichte keuzes, investeringen en samenwerking.

Dat zijn forse opgaven, maar ze bieden ook kansen. Als we nu de juiste stappen zetten, groeit onze metropoolregio opnieuw uit tot een landelijke koploper in bereikbaarheid, economisch perspectief en brede welvaart. Investeren in de MRDH loont: niet alleen voor onze regio, maar voor heel Nederland.

Na de verkiezingen in 2026, zijn in 2027 nieuwe gemeenteraden en colleges volop aan de slag. Zij brengen de nodige nieuwe energie en daadkracht. De middelen die we gezamenlijk beschikbaar stellen, benutten we optimaal. Onderbesteding is daarbij geen optie. De gezamenlijke uitvoeringskracht van partijen binnen de metropoolregio kan én moet sterker. Deze begroting biedt daarvoor een solide en uitdagende basis.

Van plannen naar impact

De ambities uit onze strategische visies vragen om vasthoudendheid en wendbaarheid. We prioriteren wanneer omstandigheden veranderen: als nieuwe projecten zich aandienen, als de groei van het ov stagneert, of als rijksmiddelen minder hard stijgen dan de inflatie. En dat laatste is nog steeds het geval.

Daarbij hanteren we duidelijke leidende principes. We kiezen voor inzet die direct bijdraagt aan één of bij voorkeur meerdere doelen uit de Strategische Agenda, de Mobiliteitsvisie en de Economische Visie. Wat we doen heeft aantoonbare impact op de welvaart en het welzijn van mensen in de regio. Ook is onze inzet evenwichtig verdeeld over de regio en sluit aan bij de verschillende gebiedstypen.

Onze financiële instrumenten ontwikkelen mee met deze koers. We verschuiven het accent van output naar impact: niet wat we doen staat centraal, maar wat het oplevert. We investeren gebiedsgericht, versterken samenhang tussen projecten en werken lokaal samen met oog voor het regionale belang. Eind 2026 leggen wij voorstellen voor om bestaande instrumenten aan te scherpen. Waar nodig zetten we nieuwe instrumenten in.

Een compactere en scherpere begroting
De begroting voor 2027 bevat twee programma's: Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. Met deze indeling brengen we focus en samenhang aan. De wettelijke taak voor verkeer en vervoer bundelen we in één mobiliteitsprogramma. Dit leidt tot een compactere, overzichtelijkere begroting en jaarrekening. Bovendien sluit het aan bij de aanbevelingen van accountant en rekeningcommissie en maakt de begroting beter navolgbaar voor raden en colleges.

Deze begroting is daarmee meer dan een financieel document. Het is een uitnodiging aan de 21 gemeenten om – met vertrouwen, scherpte en onderlinge verbondenheid – samen verder te bouwen aan een metropoolregio die werkt voor iedereen.

Voor de mensen van vandaag. En voor de toekomst van morgen.

Leeswijzer

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

Als onderdeel van de beleidsbegroting (het programmaplan) bevat hoofdstuk 2 de begrotingsprogramma's Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's geven we steeds antwoord op drie vragen: (1) wat willen we bereiken, (2) wat gaan we daarvoor doen, en (3) wat gaat het kosten? Daarbij maken we onderscheid tussen programmalasten en apparaatslasten.

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

Hoofdstuk 4 bevat het laatste onderdeel van de beleidsbegroting: de paragrafen. Hierin behandelen we in deze volgorde de financiering, verbonden partijen, weerstandsvermogen en risico's, onderhoud van kapitaalgoederen, bedrijfsvoering en subsidies.

Hoofdstuk 5, de financiële begroting, bestaat uit drie onderwerpen: (1) het overzicht van baten en lasten, waarin per programma en per taakveld de baten en lasten worden verantwoord; (2) het materiële evenwicht van de begroting, wat wordt beoordeeld op basis van het overzicht incidentele baten en lasten; (3) Een uiteenzetting van de financiële positie, waarin ook de geprognosticeerde meerjarenbalans is opgenomen. Deze laatste gaat ook in op het EMU-saldo.

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen in de periode 2025-2030.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

Hoofdstuk 1

SAMENHANG EN OPBOUW BEGROTING MRDH

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

Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*
De activiteiten die de toenemende verstedelijking mogelijk maken, dragen bij aan brede welvaart. Brede welvaart betekent kansen voor huidige én toekomstige inwoners. Door de groeiopgave multimodaal en gebiedsgericht aan te pakken, vergroten we die kansen.

Opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*
Door de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt aan te pakken en de productiviteit en bedrijvigheid te verhogen, groeit welvaart en welzijn. De groei van het aantal arbeidsplaatsen en een invulling met geschikt personeel verhoogt de arbeidsparticipatie. Extra arbeidsplaatsen en hogere productiviteit dragen zo bij aan de groei van welvaart en welzijn.

Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*
Collectieve vormen van mobiliteit zorgen voor een prettige en duurzame leefomgeving, waarin inwoners van de metropoolregio werk, opleidingen, voorzieningen en vrienden en familie makkelijk kunnen bereiken. We stimuleren lopen, fietsen en het gebruik van het ov. Zo wordt bestaande infrastructuur beter benut en vermindert emissies. In sommige gebieden wordt de auto hierdoor minder gebruikt.

Opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*
Onze inspanningen voor een samenhangend ruimtelijk-economisch beleid zorgen voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat dat bijdraagt aan brede welvaart. Duurzame kantorenlocaties in multimodaal bereikbare gebieden dragen bij aan een aantrekkelijke leefomgeving. Banen bevinden zich dichtbij huidige en toekomstige inwoners. Door daarnaast winkelgebieden te vitaliseren en een divers winkelaanbod te behouden, blijven voorzieningen op korte afstand van woningen bereikbaar.

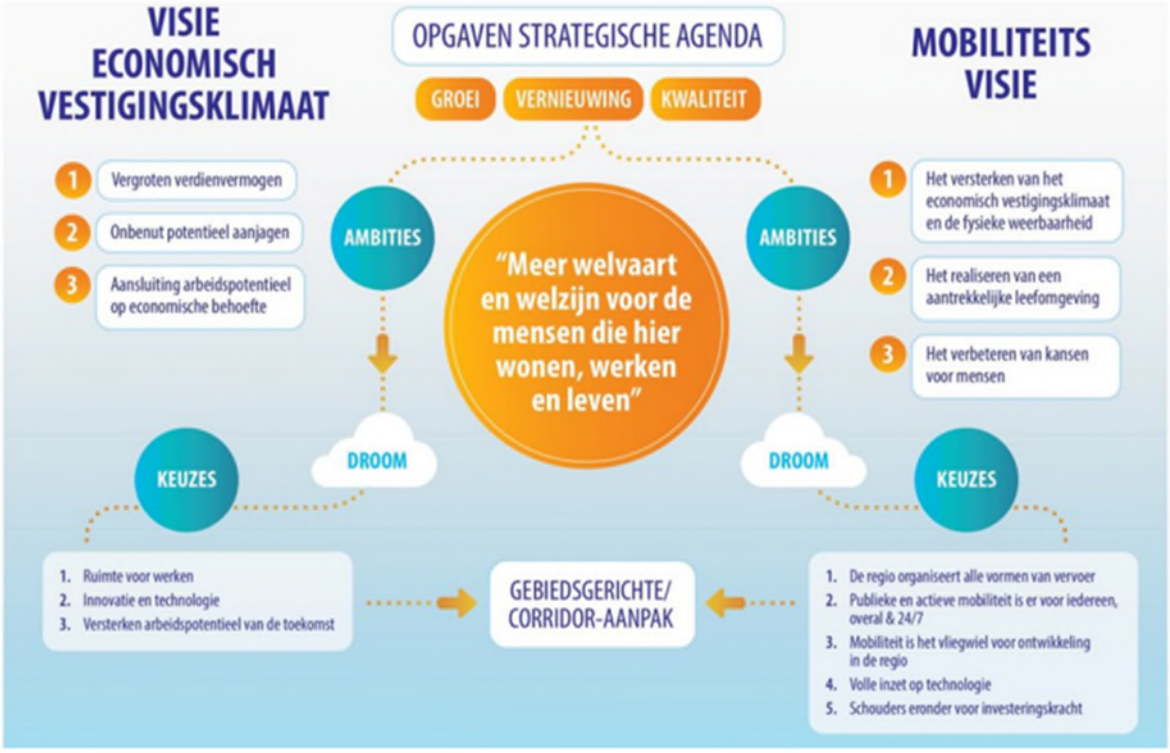
Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*
We houden de kwaliteit van het huidige netwerk op orde en verbeteren het waar nodig. Zo bereiken meer inwoners op een eenvoudige en prettige manier hun werk, opleiding, sociale contacten en voorzieningen. We dragen bij aan veilig reizen en de gezondheid van onze inwoners. We verlichten de druk op het wegennet, zodat er voldoende ruimte blijft voor autoverkeer waar alternatief vervoer niet de oplossing is.

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

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

Het begrotingsprogramma Mobiliteit bevat de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

We vullen de huidige en nog te behalen resultaten en bijbehorende activiteiten uit de Strategische Agenda aan met de keuzes en "to-do's" uit de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat, voor zover deze in de periode 2027-2030 tot uitvoering komen.



De beide visies vormen het richtinggevende kader voor toekomstige MRDH-begrotingen. In 2026 werken we deze visies verder uit in een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar. Op basis daarvan wordt de Strategische Agenda geactualiseerd voor de periode 2027-2030. Het strategische kader voor de begroting 2027 is voorlopig nog de Strategische Agenda 2023-2026. De begroting 2027 wordt dan later in het begrotingsjaar zelf gewijzigd, waardoor visie, strategie en uitvoering weer op elkaar aansluiten.

Begrotingsprogramma's
Het volgende schema toont in welke begrotingsprogramma's de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt.

	Programma's MRDH-begroting 2027	
Opdrachten Strategische Agenda MRDH 2023-2026	Mobiliteit	Economisch Vestigingsklimaat
Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	V	
Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren		V
Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren	V	
Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties		V
Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	V	

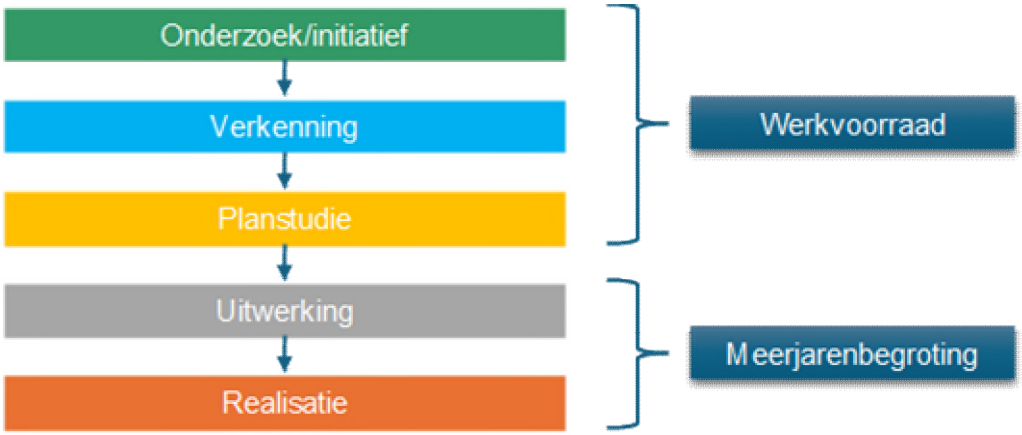
Verbeteren bereikbaarheid
De opgaven binnen het programma Mobiliteit (hoofdstuk 2.1) financieren we grotendeels vanuit de reguliere rijksbijdrage: de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Jaarlijks ontvangen we ongeveer € 775 miljoen aan BDU-middelen.

Exploitatie ov
Jaarlijks besteden we ongeveer € 650 miljoen aan de exploitatie van het ov. Hierin zijn ook de kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur meegenomen.

Investeringen
Aan investeringen op het gebied van verkeer en ov besteden we jaarlijks ongeveer € 200 miljoen. De MRDH zet in op een zo efficiënt en effectief mogelijk gebruik van de beschikbare investeringsmiddelen. Dit betekent dat we keuzes moeten maken, prioriteiten moeten stellen en daarnaast naar nieuwe of alternatieve financieringsvormen moeten zoeken. Bij de realisatie van nieuwe of aangepaste infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. We stellen investeringsruimte beschikbaar via subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden.

Voor het programma Kleine projecten (subsidiale kosten tot € 10 miljoen) komt er in 2027 een subsidieplafond van € 30 miljoen. In het voorjaar van 2026 werken we de concrete invulling van dit programma in samenspraak met de gemeenten uit, met als doel: vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2026.

Naast projecten in de begroting, lopen er diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (subsidiale kosten vanaf €10 miljoen) doorlopen de volgende fases:

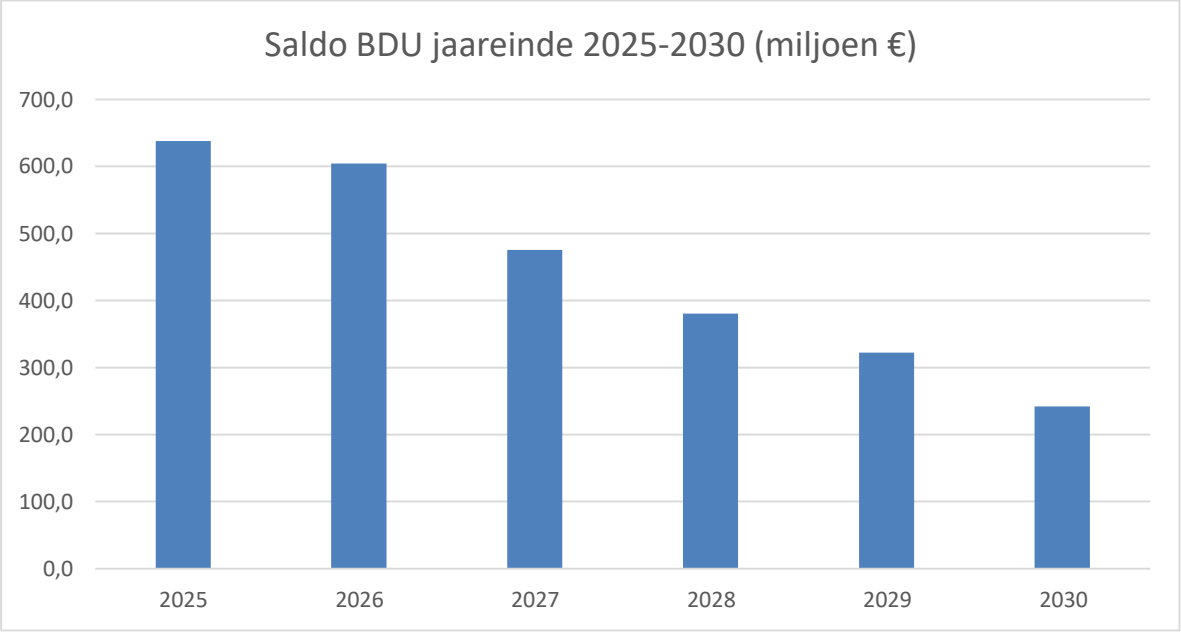


Het financieel commitment van de MRDH neemt toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase van een project bepaalt of we het opnemen in de (meerjaren)begroting of in de werkvoorraad. Soms leggen we de financiële inzet van de MRDH eerder vast in de begroting om te voldoen aan het budgetrecht van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

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

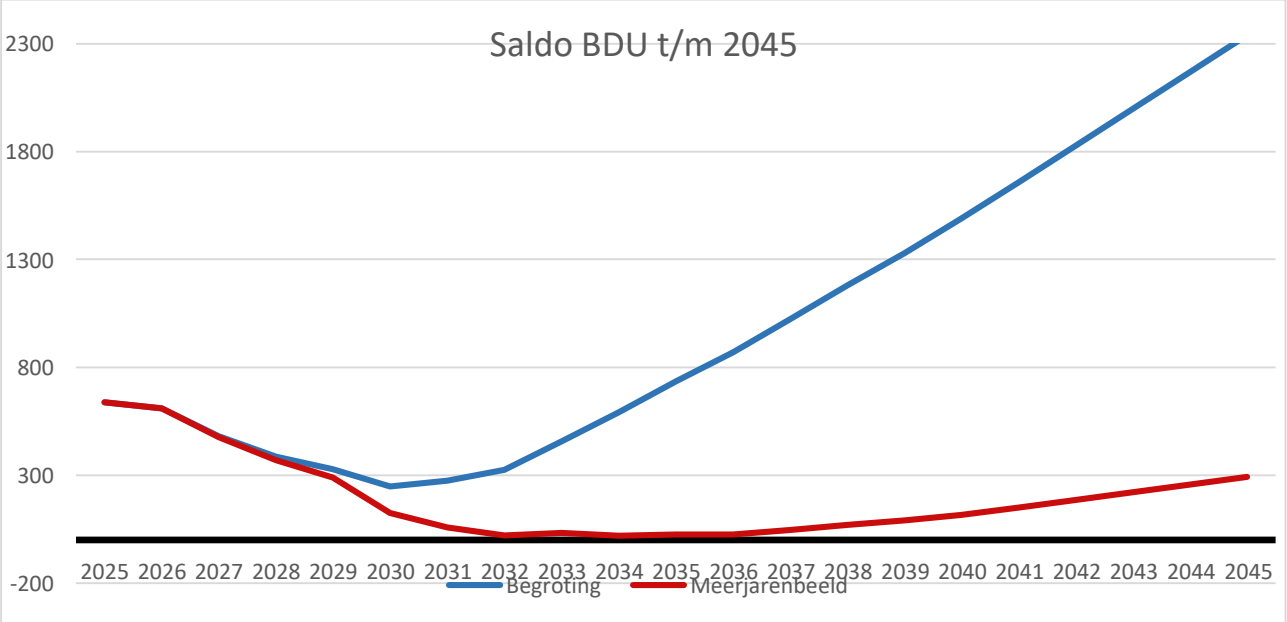
Bij de begroting en de bestuursrapportages besluit het algemeen bestuur over het toevoegen van aanvullende financiële middelen aan de begroting. De MRDH hanteert als uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan, mits het saldo van beschikbare middelen en bestedingen over een periode van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

Voor 2026 en de daaropvolgende begrotingsjaren verwachten we geen tekort:



Meerjarenbeeld BDU
Het meerjarenbeeld BDU bevat het overzicht van alle inhoudelijke opgaven die direct bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda (inclusief de werkvoorraad). Het geeft inzicht in de aansluiting tussen deze opgaven en de beschikbare middelen.

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



De regio staat voor grote ambities en opgaven die substantiële investeringen vereisen, terwijl tegelijkertijd de druk op de beschikbare middelen toeneemt. Om de agglomeratiekracht te versterken, de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken en kansen voor inwoners te vergroten, zijn op de middellange en lange termijn nieuwe investeringen noodzakelijk. Tegelijkertijd dwingen factoren als de teruglopende groei van het ov en achterblijvende indexatie van BDU-middelen tot scherpere prioritering.

Deze spanning tussen hoge ambities en beperkte middelen vraagt om vasthoudendheid bij het realiseren van strategische doelen en om wendbaarheid bij nieuwe ontwikkelingen. Bij het maken van keuzes hanteren wij de leidende principes uit de Strategische Agenda, die richting geven aan prioritering en uitvoering.

Tegelijkertijd zien we dat de uitvoeringskracht afneemt door beperkte capaciteit, de complexiteit van projecten en langere vergunningprocedures. Hierdoor ontstaan vertragingen, komen investeringen later tot waarde en blijft beschikbare begrotingsruimte soms onbenut. Om dit te voorkomen versterken we de uitvoeringskracht, onder meer via MRDH Support. Met heldere prioritering op basis van vastgestelde visies en strakkere sturing op subsidievoorwaarden, afspraken en monitoring. Zo benutten we de middelen beter en blijven resultaten zichtbaar in de regio.

Vernieuwen economie
De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 2.1) worden bekostigd uit de jaarlijkse bijdrage per inwoner die de deelnemende gemeenten betalen. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de kaderstelling van de gemeenten. Voor de begroting 2027 stellen de gemeenten een indexering van 3,8% voor. Het voorstel leidt tot een verhoging van de inwonerbijdrage van € 3,00 per inwoner voor de begroting 2026 naar € 3,11 per inwoner voor de begroting 2027 (Kadernota MRDH-begroting 2027). Dit gemeentelijke voorstel is verwerkt in deze begroting.

Dit geld besteden we primair aan bijdragen en cofinanciering van gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat kan op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar stellen aan gemeenten. Dit geldt voor projecten met regionale uitstraling die het economisch vestigingsklimaat versterken. Daarnaast bekostigen we hiermee de regionale ambtelijke inzet.

Overhead
Volgens de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) worden binnen de programma’s de kosten van direct personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie ‘overhead’. Deze kosten worden apart en buiten de programma’s om verantwoord. De verdeelsleutel voor stafmedewerkers, de centrale directiefunctie en de overige bedrijfsvoeringskosten is 16% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 84% BDU-middelen. De uitgangspunten voor de overhead zijn gebaseerd op de Notitie Overhead van de Commissie BBV, die in december 2023 is geactualiseerd. Met ingang van begrotingsjaar 2026 is deze actualisatie van toepassing op gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Het totaal aan lasten op de begroting 2027 is € 949,2 miljoen. Ter vergelijking zijn de actuele cijfers van 2025 en 2026 opgenomen. De cijfers van 2025 zijn gebaseerd op de voorlopige jaarrekening 2025. Voor 2026 zijn de cijfers afkomstig uit de vastgestelde begroting 2026 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die voor besluitvorming voorliggen in de eerste bestuursrapportage 2026. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2027 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten per programma						
1. Mobiliteit	623.637.251	813.813.125	933.484.156	926.609.125	889.838.919	913.998.190
2. Economisch Vestigingsklimaat	5.432.010	6.365.689	6.589.712	6.501.247	6.401.247	6.301.247
Overhead	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**637.267.112**	**829.087.735**	**949.291.044**	**942.327.548**	**905.457.343**	**929.516.613**
Baten per programma						
1. Mobiliteit	627.637.251	817.813.125	933.484.156	926.609.125	889.838.919	913.998.190
2. Economisch Vestigingsklimaat	5.949.350	6.091.189	6.351.247	6.301.247	6.301.247	6.301.247
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
Totaal	**641.784.452**	**832.813.235**	**949.052.579**	**942.127.548**	**905.357.342**	**929.516.613**
Saldo van baten en lasten	4.517.340	3.725.500	-238.465	-200.000	-100.000	0
Onttrekking aan reserves	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Toevoeging aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**604.375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

Hoofdstuk 2

Begrotingsprogramma’s

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

Binnen de MRDH-begroting is het verbeteren van de bereikbaarheid opgenomen in het begrotingsprogramma Mobiliteit. Dit programma omvat de uitvoering van wettelijke taken. Denk aan concessieverlening voor het ov (Wet personenvervoer 2000), beheer en onderhoud en veiligheid van het lokaalspoor (tram en metro, Wet lokaalspoor), en het overig verkeer- en vervoerbeleid (Wet BDU verkeer en vervoer). Voor dit laatste zet de MRDH zich in voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, autonetwerk, verkeersmanagement en ITS, het fietsnetwerk, ketenmobiliteit, reisgedrag en logistiek, duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Daarnaast worden een aantal opgaven onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (bijlage 3).

Het programma Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 2.2) werkt de opdrachten voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat uit.

2.1 Programma Mobiliteit

De begroting voor het programma Mobiliteit volgt de opdrachten uit de Strategische Agenda om de bereikbaarheid te verbeteren. Het programma richt zich op de volgende drie opdrachten:

opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*
opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*
opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

Bij elke opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten beschrijven wat we willen bereiken. Aan elk resultaat zijn één of meer activiteiten gekoppeld . Deze activiteiten laten zien wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

De MRDH zet in op een efficiënt en effectief gebruik van de beschikbare investeringsmiddelen. Dit betekent dat we keuzes maken en prioriteiten stellen. Daarnaast zoeken we naar nieuwe of alternatieve financieringsvormen.

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

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen opgenomen waarvoor de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten, vervoersbedrijven en regiobrede programma’s voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en ov.

De projecten, subsidies en studies zijn ingedeeld in grote en kleine projecten. De grens ligt bij € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor ov-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn ingedeeld in de categorieën fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de Kleine projecten is in 2027 € 30 miljoen beschikbaar gesteld. In het late voorjaar van 2026 vragen we gemeenten en andere partners om projecten aan te melden voor 2027. Na toetsing leggen we deze voor goedkeuring voor aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. De besluitvorming over die aanmeldingen is gepland voor december 2026.

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

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

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Zij willen werken, prettig reizen en recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in bereikbaarheid, om de inwonersgroei in de regio duurzaam te ondersteunen. We zetten in op een goede bereikbaarheid van, naar en door de metropoolregio.

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een goede bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties, zodat inwoners en werkenden snel, betrouwbaar en duurzaam op hun bestemming komen.
- Het verbinden van innovatie-, kennis- en onderwijsknooppunten, economische clusters en metropolitane centra, zodat dit de regionale samenwerking, arbeidsmobiliteit en economische concurrentiekracht versterkt.
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor iedereen: van, naar en door de metropoolregio. Zo rijdt de metro in 2033 op de drukste trajecten elke vijf minuten. Het aantal dagelijkse metroreizigers op deze lijnen groeit daarmee van circa 280.000 naar 330.000.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- Voor de MIRT-planuitwerking De Vlietlijn bereiden we een projectbeslissing voor, nemen het besluit en werken het exploitatiebesluit voor het HOV uit.
- We nemen een tussentijds besluit in de planuitwerking Stadsbrug en HOV als bouwsteen voor het projectbesluit in 2029.
- We bereiden een projectbeslissing voor de MIRT-planuitwerking knooppunt Schiedam Centrum voor als onderdeel van de MIRT-studie Oude Lijn.
- We voeren lobby Oude Lijn voor de onderdelen waar nog geen financiële afspraken over zijn gemaakt met het Rijk en andere regionale partners.
- We bereiden een projectbeslissing voor de MIRT planuitwerking knooppunt Laan van NOI voor als onderdeel van de MIRT-studie Oude Lijn.
- We bereiden een projectbeslissing voor de MIRT-planuitwerking City Sprinters en nieuwe stations voor als onderdeel van de MIRT-studie Oude Lijn, afhankelijk van de genomen besluiten in het BO MIRT 2026.
- We voeren het programma Metronet uit, zodat tussen 2031 en 2033 de frequentie op de E- en C-lijn omhooggaat.
- We nemen een realisatiebesluit voor het project Gekoppeld Rijden RandstadRail, zodat de capaciteit op de HTM-lijn 4 vóór 2030 toeneemt met in de buitenruimte ingepaste haltes.
- We continueren de planuitwerking op basis van de in 2026 afgeronde verkenning knooppunt Beurs.
- We continueren de planuitwerking op basis van de in 2026 afgeronde verkenning “RandstadRail 2050” (vernieuwing spoorbeveiliging).
- We werken de plannen voor de Algeracorridor verder uit en starten eerste fase van de realisatie.
- Samen met partners voeren we het maatregelenpakket van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland uit, waarbij MRDH inzet op optimalisatie van het ov en de realisatie van twee MFR-routes in het kader van de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland: Naaldwijk - Den Haag en Naaldwijk - Midden-Delfland - Delft.

- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: We voeren samen met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Waterschap en het Rijk het totale maatregelenpakket Voorne Putten zo spoedig mogelijk uit zoals afgesproken in BO MIRT 2022.
    - We starten de realisatie van het fietspad Trambaanpad door het Waterschap Hollandse Delta voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven Rotterdam.
    - We adviseren de gemeente Voorne aan Zee bij verdere uitwerking (o.a. Definitief Ontwerp) aansluiting N57/Nieuweweg en bypass N57/N497.
    - We adviseren de provincie Zuid-Holland en het Waterschap bij verdere uitwerking van de fietsroute Markeburgweg (route Spijkenisse-Haven).
    - Specifiek voor de N57 zetten we actief in op lobby richting het Rijk voor voldoende financiële middelen en capaciteit, zodat ook de overige afspraken over de N57 zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd.
    - Binnen het traject NOVEX Haven zetten wij de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven op de agenda. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten en daarmee voor de metropoolregio.
- We stellen een multimodale adaptieve ontwikkelstrategie op voor een gedeeld toekomstperspectief op investeringen in het mobiliteitsnetwerk.
- We subsidiëren de uitvoering van fietsmaatregelen onder de noemer No Regret in de CID-Binckhorst voor de ontsluiting van de woningbouw.
- Via MoVe werken we samen aan de regionale agenda stadslogistiek om een schonere en efficiëntere logistieke keten te bewerkstelligen.

Structureel gezonde financiële situatie
MRDH is voor haar investeringskracht grotendeels afhankelijk van de BDU die zij van het Rijk krijgt. De BDU staat onder druk, onder meer door de 10%-korting op SPUK-regelingen, die ook de BDU onbedoeld trof. Na een succesvolle lobby is de korting verschoven van 2026 naar medio 2027, maar er is nog geen structurele oplossing voor het herstel van deze fout van het Rijk. Ook houdt de BDU onvoldoende rekening met stijgende kosten en bijvoorbeeld areaaluitbreidingen. Samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) zetten we ons stevig in voor voldoende middelen voor de uitvoering van ons takenpakket en onze opgaven.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Een structureel gezonde BDU, die niet gekort wordt en die meebeweegt met de maatschappelijke opgaven van de MRDH en de regionale inwonersgroei.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We continueren de lobby bij het Rijk. Dit doen we samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA), met de deelnemende gemeenten binnen beide vervoerregio’s en met andere partijen, zoals vervoerbedrijven en consumentenorganisaties. We blijven zowel ambtelijk als bestuurlijk en politiek (bij het kabinet en de Tweede Kamer) aandacht vragen voor de noodzaak van een structureel gezonde financiële situatie.

Corridoraanpak (als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling)
Investeringen in mobiliteit gaan hand in hand met oplossingen voor lokale en regionale uitdagingen. Dit betekent dat we mobiliteit koppelen aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen.
Een corridor is een regionale verbinding tussen steden, dorpen of hubs, inclusief de omliggende gebieden rondom mobiliteitsknooppunten. De corridoraanpak investeert in hoogwaardig ov en stemt mobiliteitsknooppunten en vervoer op elkaar af. Het gaat om de juiste ontwikkeling op de juiste plek, met oog voor de unieke gebiedskwaliteiten, bevolkingsdichtheid en mobiliteitsbehoefte van verschillende doelgroepen. Bij corridors met lopende, ruimtelijke trajecten sluiten we daarop aan, zoals bij lokale gebiedsontwikkelingen, Regiodeals en de NOVEX-gebieden Zuidelijke Randstad, Rotterdamse haven en het Groene Hart. Aanvullend nodigen we andere betrokken partijen uit om collectieve afspraken te maken per corridor. Daarbij stemmen we elkaars opgaven, inzet en middelen maximaal op elkaar af om onze impact te vergroten en het gewenste effect te maximaliseren.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Samen met de samenwerkende gemeenten en private en publieke partners afspraken voor verschillende corridors vastleggen, die kansen, toegankelijkheid en welzijn voor inwoners van de metropoolregio versterken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We zetten een corridoraanpak op waarin de mobiliteitsopgaven en de ruimtelijke en sociaaleconomische vraagstukken in de corridors worden vertaald naar concrete uitvoeringsplannen (inclusief investeringspakketten), in samenwerking met de gemeenten en vervoerders.
- We voeren de taken, plannen en/of opdrachten uit gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma MRDH 2026 dat we nog opstellen.

Ov-ontwikkelprogramma's Rotterdam en Den Haag
In lijn met de nieuwe Mobiliteitsvisie ontwikkelen wij in het vervoersgebied van de RET het aanbod van publieke mobiliteit, bijvoorbeeld met het programma Toekomstvast Tramnet, het plan busnet, project HOV Ridderkerk en diverse knooppunten. Ook in het vervoersgebied van de HTM (OV Next) werken we hieraan, bijvoorbeeld met de instroom van nieuwe stadstrams en de realisatie van een nieuwe tramremise. Hiermee verbeteren wij de bereikbaarheid van onze regio.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Het stimuleren van meer reizigers in het ov. Bijdragen aan de verstedelijkings- en buitenruimteopgaven en het versterken van de samenwerking tussen de gemeenten, de MRDH en de vervoersbedrijven.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- Versnellingsmaatregelen in het tramnet van de regio Rotterdam uitvoeren.
- We realiseren HOV Ridderkerk om de verbinding met het regionale ov-netwerk te verbeteren.
- We bereiden de uitvoering van het nieuwe plan busnet regio Rotterdam voor om beter aan te sluiten bij reizigerswensen, het huidige tram- en metronet, waar mogelijk de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en aansluitend op de opgave van publieke mobiliteit.
- We ronden de verkenning tram naar het Kralingse Bos in Rotterdam af.

- We realiseren de instroom van de nieuwe, bredere en toegankelijke Haagse stadstrams (programma INTHR), inclusief uitvoering lijn 12, lijn 16 en de tramremise GAVI-terrein om daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Mobiliteit is er voor iedereen, overal en altijd beschikbaar. Mobiliteit en beweging versterken de economie en de samenleving door ontmoeting. We bouwen aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit. In een groeiende regio waar ruimte schaars is en waar behoud en versterking van de leefkwaliteit noodzakelijk is, helpt onze inzet om de bereikbaarheid te verbeteren, efficiënte antwoorden te geven op de groeiende ruimtevraag, toegankelijkheid en betaalbaarheid te verbeteren, gezondheid te bevorderen en minder emissies uit te stoten.

Het samenspel van verschillende vervoersvormen binnen publieke mobiliteit zorgt daarnaast voor een effectieve inzet van publieke middelen en schaarse arbeidskracht. Hiermee benutten we de bestaande infrastructuur beter, bieden we mensen meer kansen om maatschappelijk mee te doen, ondersteunen we de mobiliteitstransitie in verschillende (stedelijke) gebieden van de regio en dragen we bij aan de klimaatopgave. Ook het verminderen van netcongestie valt hieronder.

Daarbij verschilt de aanpak per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in (hoog)stedelijke gebieden anders zijn dan in meer landelijke gebieden. 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 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.

Publieke en actieve mobiliteit

We werken samen toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger in 2050: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. We combineren waar mogelijk verschillende vormen van mobiliteit - ov, deelvervoer, doelgroepenvervoer, fietsen en lopen - tot samenhangend en toegankelijk vervoer, met maatwerk waar nodig.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit met hoogwaardig OV, mobiliteitsknooppunten als scharnier en fietsen, lopen en vraaggestuurd vervoer als fijnmazige toevoeging.
- Met het mobiliteitssysteem bijdragen aan het verminderen van netcongestie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- We starten pilots en onderzoeken om de (on)mogelijkheden ov, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit met elkaar te koppelen, in samenwerking met de gemeenten, HTM, RET, streekvervoerders en zorgaanbieders.

- Op basis van de tussenresultaten van het onderzoek naar publieke mobiliteit werken we samen met HTM, RET en streekvervoerders aan het mogelijk maken van combinaties van doelgroepenvervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer. We bepalen welke bestaande ov-lijnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig ov (HOV) en waar nieuw HOV wordt gerealiseerd. Daarbij bepalen we welke eisen we opnemen in nieuwe concessies en wat aanvullend geregeld wordt in de huidige concessies.
- We realiseren projecten gekoppeld aan de stroomgrids van RET en HTM zoals laadinfrastructuur, energieopslag, energiebesparing, stroomaansluitingen voor bouwactiviteiten, om netcongestie te voorkomen of te verminderen.

Metropolitane fietsroutes (MFR)
Metropolitane fietsroutes (MFR) zijn hoogwaardige, regionale fietsroutes die het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer stimuleren. Op routeniveau zijn afspraken gemaakt over de ligging van het tracé, de aanpak van complexe schakels, de kosten, de te verkrijgen subsidie en de termijnen voor uitvoering. De verantwoordelijke wegbeheerders werken met elkaar aan realisatie. De MRDH is betrokken als subsidieverlener.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2028.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We verlenen subsidie aan routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst (SOK) is getekend.
- We maken maatwerkafspraken met gemeenten over de realisatie van complexe schakels binnen de routes.

Ov-concessies en jaarlijkse vervoersplannen
Via de ov-concessies (Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden Stad, Bus Haaglanden Streek en Parkshuttle) en de afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de ov-maatregelen ‘op straatniveau’ invoeren.

We verlenen de concessies voor het ov (per bus, tram en metro) en sturen op de kwaliteitseisen. We houden toezicht op de uitvoering en sturen op uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijks vervoerplannen op voor verbeteringen aan het ov en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen voorstellen conform de verleende concessies binnen de financiële kaders. Gemeenten adviseren vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. Wij toetsen vervolgens of deze voldoen aan de door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde inhoudelijke en financiële kaders.

We kijken naar een procedure waarbij vervoerders meer ruimte krijgen om binnen de kaders het netwerk te optimaliseren en waarbij impactvolle besluiten bestuurlijk worden voorgelegd. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie en in opmaat naar de nieuwe concessies verschuift het accent geleidelijk van een puur ov-concessie naar de samenhang met publieke mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Een verbeterd mobiliteitssysteem dat makkelijk en aantrekkelijk is voor de reiziger.
- Een systeem van publieke mobiliteit met ov als belangrijke drager, afgestemd op lopen en fietsen en passend in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- We verlenen per 1 januari 2028 een nieuwe concessie aan de RET. In aanloop daarnaartoe stellen we een Nota van Uitgangspunten en een programma van eisen (PvE) op. Dit PvE leggen we ter inspraak voor aan relevante partijen.
- De coronaperiode heeft de noodzaak van intensieve samenwerking met en tussen vervoerders onderstreept. Vanuit de metropolitane gedachte van een optimaal en samenhangend vervoersysteem, zoals verwoordt in de Mobiliteitsvisie, versterken we het partnerschap met en tussen de RET en HTM.
- De Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie RET wordt van kracht voor beide concessies.
- We doorlopen de vervoerplanprocedure, inclusief de afrondende besluitvorming in de laatste bestuurscommissie Vervoersautoriteit vóór de zomervakantie.
- In de Mobiliteitsvisie is vastgelegd welke rol ov als onderdeel van het publieke mobiliteitssysteem, heeft in het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de economische kracht van de metropoolregio. Belangrijk daarbij zijn de investeringen in nieuwe ov-lijnen en materieel zoals bussen, trams en metro’s. Daarnaast kan het ov deze rol alleen goed invullen als de kwaliteit goed is: voor reizigers is het ov prettig, veilig, betrouwbaar en betaalbaar, en daarmee aantrekkelijk. Om deze kwaliteit te verhogen gaat de MRDH vanaf 2027 aan de slag met het programma 'Aantrekkelijk ov'. Dit programma bevat een meerjarig pakket van maatregelen, waarbij er in ieder geval aandacht is voor sociale veiligheid, toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het ov.

Innovaties in het regionale mobiliteitssysteem

We ontwikkelen en delen kennis over Smart Mobility, deelmobiliteit en Automatisch Vervoer. We stimuleren de toepassing van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. We gebruiken een afwegingskader voor Smart Mobility, waarbij een bijdrage aan de opdrachten uit de Mobiliteitsvisie voorop staat. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor de toepassing van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders voeren de toepassingen uit en andere partijen, zoals vervoerders, realiseren innovatieprojecten, met ondersteuning van de MRDH.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De ontwikkeling van kennis van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- We vormen samen met kennisorganisaties, andere regio's en het ministerie van IenW een toegepast technologieprogramma. Dit langjarige programma biedt kennis, inzicht en overzicht in de toepasbaarheid van technologieën voor onze opgaven, met aandacht voor menselijk gedrag en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers.
- Samen met koplopers van wegbeheerders en vervoerders testen en passen we technologieën toe die bijdragen aan sociale veiligheid, verkeersveiligheid, systeembenutting en efficiënt beheer en onderhoud. Dit doen we vanuit de programma's Verkeersveiligheid, Verkeersmanagement en Mobiliteitsmanagement in Zuid Holland Bereikbaar, programma's voor automatisch vervoer, deelmobiliteit en publieke mobiliteit.
- De wereld wordt steeds digitaler, maar niet iedereen weet dat te benutten. Naast het verbeteren van de datakwaliteit bekijken we samen met aanbieders van digitale producten hoe

we de acceptatie en het gebruik van die producten kunnen bevorderen. Denk daarbij aan slimme navigatiediensten, maar ook aandacht voor het veilige gebruik van rijhulpsystemen via het Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)-consortium.
- We werken binnen het project Martha (automatisch vervoer last mile) Rotterdam The Hague Airport de vervolgstap verder uit: rijden zonder safety driver.
- Met de uitkomsten van meerdere pilots met autonoom rijden komen we met een voorstel voor een brede uitrol van autonoom busvervoer via een routekaart autonoom vervoer.
- We werken het autonoom railvervoer (tram/metro) verder uit.

Duurzame Mobiliteit
We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen bij het nemen van maatregelen die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming, zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling: 55% reductie van de CO2 -uitstoot in 2030, zoals onderschreven in het regeerakkoord. De MRDH is kennismakelaar, adviseert gevraagd en ongevraagd de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit te nemen. 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 maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies. Hiermee verbeteren wij de luchtkwaliteit, verminderen wij de CO2-uitstoot en zorgen we voor een duurzaam en klimaatvriendelijk ov in de stad en regio.
- Kennisontwikkeling en -deling over duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- De instroom van ZE-bussen vindt gefaseerd plaats. In 2027 stromen de resterende ZE-bussen voor de EBS-concessie Haaglanden streek in voor de locatie Poeldijk.
- In december 2027 neemt EBS een nieuwe locatie met ZE-bussen in Zoetermeer in gebruik.
- Nieuwe effectbepaling van CO2-, stikstof- en fijnstofreductie.

Deelmobiliteit in de regio
In de Mobiliteitsvisie leggen we de koppeling met samenhangende thema's, zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en deelmobiliteit en actieve, duurzame mobiliteit. We bieden gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (grondeigenaren) de handvatten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten. Wegbeheerders en andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit. Daarnaast is deelmobiliteit een belangrijk onderdeel van publieke mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?
- We positioneren deelmobiliteit als onderdeel van het multimodale regionale vervoersysteem van de metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Kennisontwikkeling en kennisdeling over deelmobiliteit. Hierdoor kunnen we inspelen op de kansen die bijdragen aan het behalen van de doelen van gemeenten en de Strategische Agenda.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- De pilot Publiek regionaal deelfietsensysteem MRDH gaat van start in de gemeenten Delft, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Zoetermeer, Rijswijk en Wassenaar.

Samenwerkings- en uitvoeringsorganisaties

De MRDH is mede-initiatiefnemer en 'moeder' van Zuid-Holland Bereikbaar, een samenwerkings- en uitvoeringsorganisatie die de bereikbaarheid (acceptabele hinder) in de regio borgt gedurende de vele infrastructurele beheer-, onderhouds- en aanlegprojecten die in de komende decennia zijn gepland en de mobiliteitstransitie stimuleert.

Daarnaast neemt de MRDH deel aan de coöperatieve vereniging Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA), waarin de opdrachtgevers voor het regionale ov (provincies en vervoerregio's) afspraken met elkaar maken over bijvoorbeeld tarieven, sociale veiligheid en de afstemming met het Rijk.

De MRDH is mede-opdrachtgever en subsidieverlener aan het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) die zorgt voor kennisdeling met regionale ov-autoriteiten en gemeenten. Verder werkt MRDH ook internationaal samen met metropolitane ov-opdrachtgevers in Europa (EMTA, BEST) op het gebied van benchmarking, kennisuitwisseling en agendasetting in de EU. De MRDH neemt deel aan het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). NDW is verantwoordelijk voor de inwinning van auto- en fietsdata en tools voor de invoer van wegwerkzaamheden en evenementen. Door deelname aan NDW voldoen de MRDH en de inliggende wegbeheerder aan de Europese dataverplichtingen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Het borgen van economische en maatschappelijke activiteit in een periode van grote infrastructurele onderhoudswerkzaamheden, het beperken van hinder en het stimuleren van structurele gedragsverandering.
- Verbetering van de klantreis in het ov: betaalbaarheid, veiligheid en reisgemak, waarbij we gebruik maken van de nieuwste inzichten uit de sector.
- Een gezonde financiële situatie voor het regionale verkeers- en ov-systeem.
- Betrouwbare, actuele en uniforme mobiliteitsdata voor analyses en beleid, door inwinning van autodata (reistijden, intensiteiten, herkomst bestemming) en fietsdata voor sturing van verkeer, monitoring en het verkeersmodel.
- Efficiëntere beleidsontwikkeling door gebruik van de kennisproducten van het KpVV.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- Samen met Zuid-Holland Bereikbaar en andere moederorganisaties voeren we het strategisch koersdocument uit en vertalen we de opgaven naar maatregelen die worden vastgelegd in het jaarplan.
- We versterken de inzet vanuit de MRDH, in het bijzonder in het opstellen en uitvoeren van de gebiedsaanpakken in Haaglanden, Rotterdamse regio en de Zuid-Hollandse eilanden. Doel is om de impact van groot onderhoud aan het netwerk zo goed mogelijk te verzachten en bij te dragen aan duurzame gedragsverandering.
- Specifiek voor het gebied Rotterdamse regio wordt een (gebied overstijgende) bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor het project vernieuwen van de Van Brienenoordbrug (meerjarige werkzaamheden, uitvoering eerste fase voorzien in 2029).

- We monitoren de uitvoering van het jaarplan Zuid-Holland Bereikbaar en sturen hier actief op.
- We voeren een landelijke benchmark uit voor ov-klanttevredenheid en een Europese benchmark voor inwonerstevredenheid over het ov.
- We delen kennis en maken als regionale ov-autoriteiten in landelijk verband afspraken met elkaar, met vervoerbedrijven en met het Rijk over verbetering van de klantreis.

Toegankelijkheid OV
De MRDH is in 2025 gestart met het uitvoeringsprogramma Toegankelijk OV 2024-2028. Daarvoor hebben wij van het Rijk financiële middelen toegekend gekregen. In het uitvoeringsprogramma staan de activiteiten voor de toegankelijkheid van het openbaar beschreven. Daar gaan we komende vier jaar mee aan de slag. In 2025 is vanuit het uitvoeringsprogramma het project OV-coach gestart voor een periode van drie jaar. De OV-coach richt zich op inwoners van de metropoolregio voor wie het gebruik van ov en fiets niet vanzelfsprekend is, maar wel aan te leren is.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Iedereen kan veilig en zelfstandig met het ov reizen.
- De verbetering van toegankelijke reisinformatie.
- Verbetering van de aansluiting van het ov op de openbare ruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We maken afspraken met gemeenten en vervoerders om de toegankelijkheid van de openbare ruimte rondom ov te verbeteren.
- We ondersteunen gemeenten bij de opzet en implementatie van het programma OV-coach.
- We richten ons actief op het verbeteren van de ontsluiting van reisinformatie.
- We zetten ons in om digitale reisinformatie van verschillende vervoerders zoveel mogelijk te uniformeren en op elkaar af te stemmen.
- We gaan ov-bedrijven stimuleren om te innoveren op het gebied van toegankelijke reisinformatie op haltes en stations. Denk aan de ontwikkeling van gezamenlijke apps van vervoerders.
- Op landelijk niveau werken we actief mee aan het uniformeren en actueel houden van de datastroom naar reizigers over toegankelijkheid.

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk, inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen, zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de metropoolregio blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk.

De komende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd voor beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit leidt tot structurele en aanzienlijke hinder als gevolg van verminderde capaciteit van het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland

Bereikbaar om de hinder te beperken en duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3).

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
Met de aanpak ‘Maak een punt van Nul’ werken we aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De vastgestelde verkeersveiligheidsagenda geeft inzicht in de risico’s van de infrastructuur, risico-gedragingen en risicogroepen in het verkeer. Hieruit wordt duidelijk waar de focus de komende jaren ligt. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen bij de uitvoering van gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen. De MRDH is gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en diens inzet in nationale kaders en (financiële) middelen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De MRDH en de gemeenten maken, conform het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV) (landelijk beleid) en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH (RUA), risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast formuleren we samen doelen en streefwaarden voor risicolocaties en risicovol gedrag en baseren gemeenten hun uitvoeringsprogramma op risicoanalyses.
- De realisatie van projecten voor de verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende scholen dat actief is met de programma’s SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en #impact.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- We ondersteunen gemeenten met kennisdeling en met softwaretools bij de overgang van ongevalgestuurd beleid en uitvoering naar een risicogestuurde aanpak. Het reguliere MRDH-verkeersveiligheidsoverleg heeft hierbij een belangrijke rol, ook voor kennisdeling vanuit landelijke instanties zoals de Aanpak SPV en NDW.
- We voeren programmamanagement voor verkeerseducatie en -voorlichting, zodat scholen deelnemen aan programma's zoals SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en #impact en gemeenten campagnes uitvoeren. We helpen gemeenten bij het opnemen van de gedragsmaatregelen in hun lokale verkeersveiligheidsbeleid.
- We stimuleren gemeenten met de inzet van meer uitvoeringskracht, onder andere door MRDH Support. Dit draagt bij aan het realiseren van de streefwaarden uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
- We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffer- en risico-indicatoren. Onder meer gebruikt ons Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV ZH) deze ontwikkeling om de prioriteiten te stellen in hun jaarplannen. Ook wordt die ontwikkeling gebruikt voor de inzet van gedragsmaatregelen.
- Voor de optimalisatie van verkeershandhaving voeren wij gesprekken met politie en de gemeenten. Ons streven is dat gemeenten verkeersveiligheid opnemen als onderwerp in het lokale integrale veiligheidsplan. Dit draagt bij aan het regionale doel: nul verkeerslachtoffers. Op landelijk niveau agenderen we verkeershandhaving binnen de Bestuurlijke Afspraken rond het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- We voeren tijdens een campagneperiode van zes weken minimaal één van de ontwikkelde voorlichtingscampagnes uit in de gehele regio, zoals: "Houdt rekening met elkaar".

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

Autonetwerk en verkeersmanagement
In een groeiende regio, waarin mobiliteit cruciaal is voor economische en maatschappelijke activiteit, zorgt noodzakelijk beheer en onderhoud aan Rijks- en andere infrastructuur voor extra druk. Het belang van maximaal inzicht in de beschikbare infrastructuur en het beschikbaar houden van deze capaciteit voor de meest urgente gebruikers, onderstrepen de noodzaak van samenwerking. Als mede-initiatiefnemer en 'moeder' van Zuid Holland Bereikbaar zet de MRDH zich in voor het optimaliseren van het bestaande wegennetwerk, het geven van advies over de aanpak van de uitvoering, de volgorde daarvan en de te nemen maatregelen binnen een vooraf afgesproken kader van hinder, economische en maatschappelijke belangen en kosten. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen, zoals fietsverbindingen en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen van het ov kijken we samen met de wegbeheerders waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. De gemeente Rotterdam, Drechtsteden en de MRDH hebben hun inzet voor Zuid-Holland Bereikbaar versterkt. De samenwerkende gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden, met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Verbeteren van de doorstroming en spreiding van personen- en goederenvervoer.
- Goede afstemming rond de multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg.
- Optimaal gebruik van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We voeren een knelpuntenanalyse uit en analyseren de betrouwbaarheid van en de reistijd op het metropolitane wegennet over het jaar 2026.
- Samen met de wegebeheerders stellen we vast of er knelpunten zijn op het metropolitane wegennet en starten waar nodig vervolgonderzoeken voor het oplossen van deze knelpunten.
- We adviseren, ondersteunen en subsidiëren infrastructurele ingrepen van wegbeheerders na toetsing aan het regionale beleid (Mobiliteitsvisie) en leveren inhoudelijke kennis (verkeerskundig, verkeersdata/monitoring en verkeersmodel). Voorbeelden zijn onder andere de A20 Coldenhovenlaan en mitigerende ov- en fietsmaatregelen in het kader van de A4 Haaglanden-N14.
- We werken samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.
- We beheren en ontwikkelen het verkeer- en vervoermodel, zodat het actueel blijft en beschikbaar is voor gemeenten en de werkorganisatie. In 2027 werken we aan een grote update (V-MRDH 5.0), met daarin een actueel basisjaar en geactualiseerde netwerken.

Programma Knooppunten
De MRDH, stationbeheerders en gemeenten werken samen aan de kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Samen onderzochten en bepaalden we al welke knooppunten worden aangepakt. Vervolgens helpt de MRDH samen met betrokken partijen met het uitwerken van de opgave. We bespreken de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving en verkennen de oplossingsrichtingen. Daarbij staan vijf aandachtspunten centraal: lokale aansluiting (waaronder toegankelijkheid), fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en mobiliteitsdiensten. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbeteringen.

Welke resultaten willen we bereiken?
- De aantrekkelijkheid van publieke en actieve mobiliteit verhogen door haltes op te waarderen tot mobiliteitsknooppunten (een prettig verblijf op knooppunten en naadloze overstap).

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- In samenwerking met stakeholders (gemeenten, RET, HTM, EBS, ProRail, NS) diverse ov-knooppunten verbeteren, waaronder: Capelle aan den IJssel-De Terp, Capelsebrug, Capelle Schollevaar, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Den Haag Moerwijk, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis Centrum, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander, Rotterdam Pernis, Rotterdam Rijnhaven, Rotterdam Melanchthonweg/Franciscus en Rijswijk Station. Hiervoor wordt een startdocument opgesteld en geadviseerd bij de planvorming.
- De MRDH verstrekt subsidie voor de verbetering van ov-knooppunten.

Concessiemanagement - assets
Binnen de railconcessies HTM en RET maken we afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langeretermijnperspectief. De basis daarvoor is de door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde Beheervisie. De MRDH verleent concessies voor het regionale ov en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigd beheer en onderhoud van de assets (inclusief remises en werkplaatsen) op basis van de kaders die de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vaststelt.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Een werkend ov-systeem.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?
- We verlenen jaarlijks subsidie voor het beheren en onderhouden van de railinfrastructuur en voertuigen.
- Ook in 2027 is er extra aandacht voor het beheer en onderhoud van de liften en roltrappen die HTM en RET beheren, waardoor die beter beschikbaar zijn. Dit gebeurt op basis van reguliere inspecties en gemelde incidenten.
- We inventariseren de eigendomsgrenzen van RandstadRail voor een overdracht van ProRail naar de regio. Daarbij actualiseren we tegelijkertijd de beheer- en onderhoudsgrenzen.
- We vernieuwen het reclamecontract voor abri's.
  We verkennen in samenspraak met de vervoerder voor welke metrostations een tussentijdse opwaardering nodig is. Dit leidt tot een projectenportfolio tot en met 2030, met prioritering.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Mobiliteit	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten:						
Beleid en programmering						
Mobiliteit	10.777.343	11.690.354	7.790.354	7.790.354	7.790.354	7.790.354
Subsidie CROW-KpVV	898.374	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**11.675.717**	**12.590.354**	**8.690.354**	**8.690.354**	**8.690.354**	**8.690.354**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	499.511.350	572.879.972	644.587.656	660.745.938	603.072.980	582.228.931
Overig	7.660.749	19.761.252	36.561.252	37.111.252	35.611.252	39.611.252
Subtotaal Exploitatie OV	**507.172.099**	**592.641.224**	**681.148.908**	**697.857.190**	**638.684.232**	**621.840.183**
Infrastructuur Mobiliteit						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	12.513.728	2.876.652	6.292.283	17.022.048	21.160.815	21.365.445
Fiets- en ketenmobiliteit	14.567.430	32.608.570	63.130.022	39.017.318	19.506.428	27.392.751
Verkeersveiligheid	6.928.707	33.262.919	18.402.967	16.642.723	7.500.000	7.500.000
Netwerk openbaar vervoer	48.058.196	114.833.311	124.783.157	113.280.683	156.532.231	187.657.982
Subtotaal Infrastructuur Mobiliteit	**82.068.061**	**183.581.452**	**212.608.429**	**185.962.772**	**204.699.474**	**243.916.178**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	4.356.069	6.272.576	6.534.037	6.534.037	6.534.037	6.534.037
Subtotaal Apparaatslasten	**4.356.069**	**6.272.576**	**6.534.037**	**6.534.037**	**6.534.037**	**6.534.037**
Financiering						
Rente	18.365.054	18.727.119	24.502.028	27.564.372	31.230.422	33.017.038
Subtotaal Financiering	**18.365.054**	**18.727.119**	**24.502.028**	**27.564.372**	**31.230.422**	**33.017.038**
Vennootschapsbelasting						
Heffing vennootschapsbelasting	251	400	400	400	400	400
Subtotaal vennootschapsbelasting	**251**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**
Totaal lasten	**623.637.251**	**813.813.125**	**933.484.156**	**926.609.125**	**889.838.919**	**913.998.190**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	574.917.236	775.268.372	889.346.405	875.823.189	839.005.603	861.543.597
Rente	18.745.564	18.727.119	24.502.028	27.564.372	31.230.422	33.017.038
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.923.011	8.769.301	6.743.819	11.755.872	11.925.642	11.760.304
Overige inkomsten	26.051.440	15.048.335	12.891.904	11.465.692	7.677.252	7.677.252
Totaal baten	**627.637.251**	**817.813.125**	**933.484.156**	**926.609.125**	**889.838.919**	**913.998.190**
Saldo van baten en lasten	**4.000.000**	**4.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Toevoeging risicoreserve financiering	-4.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De cijfers voor het jaar 2026 bestaan uit de vastgestelde begroting 2026 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2026 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Toelichting financiën

Beleid en programmering

De hogere lasten in 2025 en 2026 hebben voor een groot deel te maken met de incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU voor de rijksbijdrage aan de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 3,68 miljoen in 2025 en € 4,3 miljoen in 2026). Daarnaast besloot het algemeen bestuur op 11 juli 2025 om de externe inhuur terug te dringen door een toename van 11,07 fte vaste formatie per 1 januari 2026. Omdat het een budgetneutrale wijziging betreft is het budget voor Beleid en programmering Mobiliteit daarom structureel lager met ingang van de begroting 2026.

Het KpVV-programma ontwikkelt kennis over mobiliteit voor decentrale overheden en wordt uitgevoerd door CROW. Op basis van de subsidieaanvraag, de bijbehorende begroting en het jaarprogramma van CROW, kende de bestuurscommissie op 28 februari 2024 een subsidie toe van maximaal € 900.000 per jaar voor 2024-2027. Deze subsidie is onder voorbehoud van de begroting voor de jaren 2024-2027. Voor de periode na 2027 moeten nog subsidie-afspraken worden gemaakt. Voor deze afspraken wordt in de begroting een bedrag van € 900.000 per jaar opgenomen, gelijk aan de huidige jaarsubsidie.

Exploitatie ov - Concessies

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

	2026	2027	2028	2029	2030
Bus:					
Totaal OV Concessie Bus Rotterdam e.o.	56.190.783	62.630.378	46.691.911	82.619.558	46.645.348
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	39.284.229	34.943.579	28.996.074	28.685.178	28.228.944
Totaal OV Concessie Voorne Putten Rozenburg	20.318.892	19.714.674	18.999.635	15.979.605	15.979.605
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	37.714.560	36.767.217	36.681.302	35.961.043	36.077.125
Totaal busconcessies	**153.508.464**	**154.055.847**	**131.368.923**	**163.245.384**	**126.931.022**
Rail:					
Totaal OV Concessie RET Rail	228.880.959	238.067.176	321.234.923	240.717.233	258.529.925
Totaal OV Concessie HTM Rail	180.025.158	227.496.344	183.227.804	175.579.590	178.341.211
Totaal railconcessies	**408.906.117**	**465.563.520**	**504.462.727**	**416.296.823**	**436.871.136**
Overige concessie afspraken	10.465.390	24.968.289	24.914.289	23.530.773	18.426.773
Totaal concessies	**572.879.972**	**644.587.656**	**660.745.938**	**603.072.980**	**582.228.931**

<u>Bus</u>

De fluctuaties van jaarlijkse subsidies voor de busconcessies heeft een aantal oorzaken:

- De ov-concessie Bus Rotterdam laat vooral in 2027 en 2029 hogere lasten zien. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de eenmalige meerkosten voor de instroom van ZE-bussen en de bijbehorende investering in laadinfrastructuur, waarvoor in deze jaren een reservering is opgenomen.
- Bij de ov-concessie Haaglanden Stad vallen de lasten hoger uit door de inzet van de gereserveerde middelen vanuit de 27,5%-regeling in 2026 en 2027.
- Voor vrijwel alle busconcessies geldt dat de lasten in 2026 hoger zijn door de compensatie voor de herijking van het Studenten OV-Reisproduct (SOV).
- Bij Voorne-Putten en Rozenburg liggen de lasten in de eerste drie jaren hoger door aanvullende afspraken binnen de huidige concessieperiode, zoals maatwerkvervoer. Met

ingang van de nieuwe concessie in 2029 moeten hierover nieuwe afspraken worden gemaakt.

Rail
De fluctuaties van jaarlijkse subsidies voor de railconcessies heeft een aantal oorzaken:
RET Rail:

- De piek in 2028 is het gevolg van de geplande investering in de werkplaats Waalhaven. Deze wordt direct gesubsidieerd en niet gekapitaliseerd.
- In 2030 stijgen de lasten opnieuw door de nieuwe instroom van metro's, wat leidt tot hogere kapitaallasten.

HTM Rail:

- De piek in 2027 is het gevolg van de geplande investering in de Remise Guldenpad. Deze wordt direct gesubsidieerd en niet gekapitaliseerd.

Overige concessieafspraken
Deze post omvat onder meer de Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten blijven gedurende de begrotingsjaren relatief constant. Daarnaast bevat deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds en de groeigelden. De bestedingen stijgen vanaf 2027, omdat de groeigelden vanaf dat jaar in de begroting zijn gereserveerd.

Exploitatie openbaar vervoer – Overig
In deze post valt onder andere de abriconcessie (circa € 6,7 miljoen per jaar). Daarnaast zijn enkele maatregelen uit het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) van december 2024 opgenomen, zoals reserveringen vanuit de Bikker-gelden voor investeringen in verduurzaming (uit de Strategische Agenda), het energie/stroomnet, circulair ov, arbeidsmarkt en innovatie en de kwaliteit van het ov (waaronder weesobjecten, liften, modernisering van het Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS), railveiligheid en brandveiligheid). In deze post zitten ook de reservering voor de compensatie van de herijking van de SOV, voor zover deze nog niet zijn toegedeeld aan specifieke concessies.

Infrastructuur Mobiliteit
De categorieën Verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten zijn bestedingen opgenomen voor lopende subsidieverleningen, subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn (IPVa 2025) en aangemelde kleine projecten voor het IPVa 2026 binnen het subsidieplafond van € 30 miljoen, naar rato van het aantal aanmeldingen per subsidiecategorie. Het subsidieplafond kleine projecten in het IPVa 2027 en verder is evenredig verdeeld over de vier genoemde categorieën, waarbij we ervanuit gaan dat een klein project gemiddeld in drie jaar tot realisatie komt.

Voor een compleet overzicht van de grote projecten verwijzen we naar bijlage 2: Projecten en programma's meerjarenbeeld BDU. Hierna lichten we per onderdeel de begrotingsbedragen verder toe.

Verkeersmanagement en wegenstructuur
De begroting binnen deze subsidiecategorie loopt op tijdens de begrotingsperiode. Dit komt door de volgende projecten die naar verwachting in uitvoering gaan:

- Voor infrastructurele maatregelen op de Algeracorridor wordt in de periode 2027-2030 € 9 miljoen begroot.
- In de periode 2028-2030 wordt naar verwachting € 28,1 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse verstedelijkingsontwerp van de Beatrixlaan en de kruising Erasmusweg-Lozerlaan.
- In de periode 2028-2030 wordt naar verwachting € 3,4 miljoen besteed aan de doorstroming op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis (Nieuweweg). Dit is één van de projecten die zijn opgenomen in het regionaal maatregelpakket om als cofinanciering te dienen voor de inzet van restbudget voor weginfrastructuur van het ministerie van IenW. De MRDH-subsidie aan de overige projecten binnen het maatregelpakket gaat vanwege de geringere bedragen onderdeel uitmaken van het programma Kleine projecten.

Fiets- en ketenmobiliteit

- Er zijn inmiddels voor een totaalbedrag van € 104,7 miljoen reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Zoetermeer-Rotterdam en Rotterdam-Ridderkerk. In de periode 2026-2030 worden bestedingen geraamd voor in totaal € 56,9 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland (budget € 50 miljoen euro) is in totaal € 36,6 miljoen gereserveerd. Voor de periode 2027-2030 wordt € 21,7 miljoen aan bestedingen verwacht.
- In de begrotingsperiode wordt daarnaast gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen voor de CID-Binckhorst. Hiervoor is € 16,1 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2026-2028.
- Voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam is de verwachting dat de reservering van € 8,8 miljoen in de periode 2027-2029 wordt besteed.
- Fase 1 van de fietscorridor Spaanse Polder-Merwe-Vierhavens is in 2025 gestart en wordt de komende jaren gerealiseerd. In de periode 2026-2028 wordt € 8,2 miljoen aan bestedingen verwacht.
- Voor de laatste projecten van de Korte Termijn Aanpak MoVe is subsidie verleend. De laatste projecten zijn de snelfietsroute Algerabrug-Capelsebrug en ontwikkeling van het Entreegebied in Zoetermeer. Het gaat om een bedrag van € 6,7 miljoen in de periode 2026-2028.

Verkeersveiligheid

De bestedingen voor verkeersveiligheid bestaan uit lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma Kleine projecten. Daarnaast is in de periode 2026-2028 voor € 29,9 miljoen aan bestedingen begroot voor verkeersveiligheidsmaatregelen uit de specifieke uitkering van het Rijk. Hiervoor heeft het Rijk drie specifieke regelingen ingesteld.

Ov-netwerk

In de periode 2026-2030 wordt gewerkt aan de uitvoering van meerdere grote programma's. Het gaat onder meer om de infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR), de maatregelen uit het Plan Toekomstvast Tramnetwerk, en diverse projecten binnen het programma metronet, met een totale investeringsomvang van circa € 234 miljoen. Daarnaast worden in 2026 en 2027 investeringen afgerond in projecten zoals lijn 19 (deel TU), Bus- en Metrostation Spijkenisse Centrum, en R-net Ridderkerk-Rotterdam. Vanaf 2027 starten de werkzaamheden voor gekoppeld rijden met RandstadRail en de vernieuwing van de spoorbeveiliging. De kosten nemen tussen 2027 en 2030 verder toe, voornamelijk door de

toename van investeringen richting het einde van deze periode in de projecten Vlietlijn en Stadsbrug Rotterdam.

Apparaatslasten
Dit zijn de directe salariskosten van de formatie die werkt binnen dit programma, met uitzondering van de overheadfuncties. De stijging die plaatsvindt vanaf begrotingsjaar 2026 ten opzichte van begrotingsjaar 2025 heeft voornamelijk te maken met de toename van de vaste formatie per 1 januari 2026. Het algemeen bestuur besloot op 11 juli 2025 om de externe inhuur terug te dringen door een toename van 11,07 fte vaste formatie per 1 januari 2026. Zie ook de toelichting hierover bij het begrotingsonderdeel Beleid en programmering. De stijging van begrotingsjaar 2026 naar begrotingsjaar 2027 betreft een verwachte cao-aanpassing. In hoofdstuk 4.5 paragraaf Bedrijfsvoering worden de apparaatslasten verder toegelicht.

Rente en marktconformiteitsopslag ov-bedrijven
De verantwoorde rente en marktconformiteitsopslag voor ov-bedrijven betreft de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven HTM en de RET. Ook de financiering van bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen Vervoersautoriteit MRDH maakt hier deel van uit. De marktconformiteitsopslag wordt toegevoegd aan de risicoreserve financiering, totdat deze op het juiste niveau is. Zie verder hoofdstuk 4.3 paragraaf weerstandsvermogen.

Vennootschapsbelasting
Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Belastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten. Het uitgangspunt voor de berekening is een cost-plus-methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Van deze waarde wordt 5% genomen om op een belastbaar resultaat uit te komen. Meerjarig wordt rekening gehouden met een bedrag van € 400. Zie ook hoofdstuk 4.3, onder het kopje Vennootschapsbelasting.

Overige inkomsten
Er is in 2025 € 14 miljoen opgenomen voor verwachte rente-inkomsten op de liquide middelen. Het resterende bedrag voor 2025 en latere jaren betreft hier voornamelijk de reclameopbrengsten uit haltevoorzieningen (abri’s) en daarnaast de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen (eerste, tweede en derde tranche).

2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*
opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*

In de Strategische Agenda zijn bij iedere opdracht resultaten geformuleerd, die beschrijven wat we de komende jaren willen bereiken. Aan elk resultaat zijn één of meerdere activiteiten gekoppeld. Deze activiteiten laten zien wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

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

2.2.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

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

Met innovatiecampussen en Leven Lang Ontwikkelen versterken we het toekomstig arbeidspotentieel. Met Innovatie en technologie zorgen we voor extra productiviteit en bedrijvigheid. Op basis van de Strategische Agenda geven we hierna per aandachtsgebied de doelen aan wat we daarvoor gaan doen in 2027. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat staat scherp voor welke sectoren en thema’s de MRDH zich zal inzetten. Dat leidt tot meer focus en kracht waarmee de impact van de activiteiten toeneemt. De sociaaleconomische opgaven maken duidelijk wat noodzakelijk is in onze regio.

Versterken van het toekomstbestendig arbeidspotentieel
Onderwijs is de sleutel tot een toekomstbestendige economie. We zetten in op een verbeterde aansluiting van onderwijs (mbo, hbo én wo) op de arbeidsmarkt. Zo koppelen we innovatiecampussen en innovatiedistricten aan de regionale economische clusters. Dat doen we in samenwerking met het bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen.

Een goed voorbeeld is MICS: een innovatieve campusontwikkeling in Schiedam. Gericht op Mechatronica, een multidisciplinaire technologie die werktuigbouwkunde, elektrotechniek, ICT en meet- en regeltechniek combineert. Relevant voor bedrijven vanwege innovatie- en samenwerkingskansen, voor studenten door praktijkgericht onderwijs en voor stedelijke ontwikkeling door de transformatie van een traditioneel bedrijventerrein naar een moderne campusomgeving. En daarmee relevant voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat van de regio met de versterking van deze technologische infrastructuur.

Daarnaast creëren we aandacht voor onderwijsprogramma's die innovatie en ondernemerschap stimuleren en daarmee bijdragen aan vaardigheden van werknemers die aansluiten op de vereisten van werkgevers. Ook Leven Lang Ontwikkelen hoort hierbij.

Naast onze aandacht voor opleiden zetten we ons in voor de locaties waar dit plaatsvindt. We leggen waar mogelijk een verbinding met gebieden waar economische uitdagingen en potentie samenkomen. Door juist daar economisch perspectief toe te voegen, dragen we bij aan talentontwikkeling, leefkwaliteit en een robuust regionaal verdienvermogen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via innovatiecampussen en Leven lang Ontwikkelen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- Campussen en innovatiedistricten beter verbinden aan economische clusters door bedrijfsleven en onderwijs samen te brengen.
- Investeren in een open innovatiecultuur via campussen door middel van projecten en stimuleren ondernemerschap.
- Gericht investeren in kansrijke, goed bereikbare plekken en in mensen door actief de economische programmering en gebiedsontwikkeling samen te brengen.
- Verdienvermogen en sociale samenhang versterken door in te zetten op werknemers die zich hun leven lang ontwikkelen.

Volle inzet op Innovatie en technologie

In samenwerking met publieke en private partners versterken we het economisch vestigingsklimaat en verdienvermogen van de regio door innovatie en technologie. Hierbij richten we ons op het bredere mkb. Ook versterken we netwerken en hotspots, van incubators tot innovatiecampussen en innovatiedistricten, om vernieuwing binnen de regionaal economische clusters aan te jagen.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Innovatie en technologie inzetten voor het economisch toekomstperspectief van de regio.
- Het brede mkb bereiken voor praktische innovatie, via versterkte inzet publiek-private samenwerking.
- Versterken van locaties die innovatie en technologie bevorderen: van netwerken tot hotspots.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- We versterken regionale sleuteltechnologieprogramma's. Binnen de regionale economische clusters bouwen we voort op bestaande initiatieven in bijvoorbeeld AI, quantum, robotica, biotech en energieopslag door middel van het bijdragen aan projectvoorstellen van gemeenten. Waar regionale samenwerking ontbreekt starten we nieuwe programma’s.
- We verbeteren het startup- en scale-up-ecosysteem op basis van de volgende activiteiten:
    - We versterken netwerken en randvoorwaarden voor startups en scale-ups door bij te dragen aan projectvoorstellen van gemeenten.
    - We ondersteunen actief de Startup & Scale-up Agenda Zuid-Holland, bijvoorbeeld door bij te dragen aan projectvoorstellen van gemeenten die voortkomen uit deze agenda.
    - We stimuleren samenwerking tussen ondernemers, kennisinstellingen en overheden.

    - We zorgen voor voldoende en passende ruimte voor technische startups en scale-ups. Deze inzet sluit aan op het bredere programma voor toekomstbestendige werklocaties.
- Met scherpe en resultaatgerichte afspraken gebaseerd op de Visie Economisch Vestigingsklimaat en het daarbij horende uitvoeringsprogramma, geeft de MRDH met het verlenen van een subsidie aan InnovationQuarter (IQ) uitvoering aan innovatieprogramma's met projecten en ondersteuning aan het innovatieve mkb bij de versnelde ontwikkeling en de marktintroductie van technologische oplossingen. Hiermee vergroten we het verdienvermogen van de regio. Een deel van de subsidie gaat naar het secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en inzet op (economische) vernieuwing en innovatie. Deze samenwerking tussen publieke en private partijen en de mede daaruit volgende collectieve agenda van de regionale partijen wordt ook benut in gesprekken met het Rijk over de beantwoording van de opgaven in dit gebied. De voorzitter van de bestuurscommissie EV heeft zitting in het dagelijks bestuur van EBZ.

2.2.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

Versterken van ruimte voor werken

Het economische en maatschappelijke belang van bedrijventerreinen, winkelgebieden, campuslocaties en kantorenlocaties is groot. Deze locaties bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking. Ook bieden deze locaties ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, te innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol in grote transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en digitalisering. De MRDH zet actief in op werklocaties die bijdragen aan sterke economische clusters en brede welvaart. Defensie- en veiligheidstechnologie krijgen daarbij extra aandacht.

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Bieden van voldoende werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren en winkelgebieden/vitale kerngebieden) voor bedrijven die bijdragen aan de sterke economische clusters van de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2027?

- Regionale afstemming en monitoring van ruimtegebruik, en aan de hand van die inzichten inzetten op voldoende werklocaties, door:
    - inzet op bestaande bedrijventerreinen;
    - inzet op (voldoende) kantoorruimte;
    - en inzet op vitale kerngebieden.
- Afspraken maken over hoe nieuwe bedrijventerreinen bijdragen aan de ontwikkeling van economische clusters.
- Versnellen van de herstructureringsopgave voor bedrijventerreinen en glastuinbouw-gebieden, gericht op toekomstbestendige groei, door nieuwe effectieve instrumenten te onderzoeken en in te zetten.

- Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen, aansluitend op het economisch profiel van de regio.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	3.184.988	3.898.349	4.283.710	4.195.245	4.095.245	3.995.245
Subsidie InnovationQuarter	1.007.940	1.022.566	1.061.424	1.061.424	1.061.424	1.061.424
Subsidie YES!Delft	334.571	250.000	0	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	904.511	1.194.774	1.244.579	1.244.579	1.244.579	1.244.579
Totaal lasten	**5.432.010**	**6.365.689**	**6.589.712**	**6.501.247**	**6.401.247**	**6.301.247**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.896.777	6.041.189	6.301.247	6.301.247	6.301.247	6.301.247
Overige bijdragen gemeenten	52.573	50.000	50.000	0	0	0
Totaal baten	**5.949.350**	**6.091.189**	**6.351.247**	**6.301.247**	**6.301.247**	**6.301.247**
Saldo van baten en lasten	**517.340**	**-274.500**	**-238.465**	**-200.000**	**-100.000**	**0**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**604.375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De cijfers voor het jaar 2026 bestaan uit de vastgestelde begroting 2026 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2026 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Toelichting financiën

De begroting 2027 omvat € 4.283.710 aan programmakosten en bestaat daarnaast voor € 1.061.424 uit een begrotingspostsubsidie voor InnovationQuarter en voor € 1.244.579 uit directe personeelskosten. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert de begroting binnen deze kaders uit en legt hierover verantwoording af.

Programmakosten

De programmakosten van € 4.283.710 bestaan uit verschillende onderdelen.

- De cofinanciering voor gemeenten van projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Deze bevoegdheid heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat op grond van de herziene Bijdrageregeling Versterking economisch vestigingsklimaat MRDH en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting.
- De verstrekking van opdrachten voor verkennend onderzoek en monitoring. Dat kunnen zowel opdrachten aan gemeenten zijn als opdrachten aan externe partijen.
- Voor de Versnellingsaanpak is de verwachting dat er in 2027 een budget van € 250.000 nodig is. Dit bedrag komt ten laste van de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. In totaal heeft het algemeen bestuur voor de Versnellingsaanpak bij de resultaatbestemming van de jaarrekening 2024 € 900.000 beschikbaar gesteld.

Subsidie InnovationQuarter
InnovationQuarter is sinds de oprichting van de MRDH een belangrijke partner voor de realisatie van de doelstellingen van MRDH voor de 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 EBZ. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (BcEV) een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 voor de activiteiten die IQ jaarlijks met een activiteitenlijst voor goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat. Vanaf begrotingsjaar 2027 zijn er nog geen subsidieafspraken gemaakt. Voor deze afspraken die we nog maken wordt in de begroting een bedrag van € 1.061.424 per jaar opgenomen. Dat betreft de subsidie voor het jaar 2026, verhoogd met een indexering van 3,8%, gelijk aan de indexering van de inwonerbijdrage EV.

Directe kosten personeel
Deze post omvat de salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Hoofdstuk 4.5 (paragraaf Bedrijfsvoering) licht de totale apparaatslasten toe.

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de kaderstelling van de gemeenten. Het gemeentelijke indexeringsvoorstel bedraagt 3,8% en dit voorstel is verwerkt in de begroting 2027. Voor 2027 bedraagt de totale inwonerbijdrage € 7.775.995. Van deze inwonerbijdrage zal maximaal 40,8% worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (in lijn met de kadernota MRDH-begroting 2027). In de begroting 2027 wordt op begrotingsbasis 35% (€ 2.719.327) van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten. Dit betreft directe kosten voor personeel in het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 1.244.579) en de overhead van Economisch Vestigingsklimaat (€ 1.474.748).

Van de totale inwonerbijdrage van € 7.775.995, wordt € 1.474.748 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 6.301.247 verantwoord door de dekking van de programmakosten, subsidies en de directe kosten van het personeel.

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

Egalisatiereserve EV
De geraamde onttrekkingen aan de Egalisatiereserve EV in de begroting 2026 en verder worden gedekt door de bestedingen aan de Versnellingsaanpak. Zie ook de toelichting bij de programmakosten.

Hoofdstuk 3

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN, OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

Brede doeluitkering verkeer en vervoer

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

Onderstaande tabel toont de geraamde jaarbedragen die we ontvangen binnen de kaders van deze begroting op prijspeil 2026:

2025	2026	2027	2028	2029	2030
718.331.791	749.534.911	768.207.414	788.609.329	788.642.906	788.633.952

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de bijbehorende overhead wordt bekostigd door een jaarlijkse bijdrage per inwoner, gebaseerd op het inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar dat door het CBS is vastgesteld. Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2027 € 3,11. De totale bijdrage in 2027 is geraamd op € 7.775.995. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

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

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

3.2 Overhead

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

‘Notitie Overhead 2023’ gepubliceerd. Dit is een actualisatie van de notitie overhead uit 2016. De nieuwe notitie gaat in op de inhoud en reikwijdte van het begrip ‘overhead’, zoals voorgeschreven in artikel 1 van het Besluit begroting en verantwoording (BBV). Deze nota legt de kaders vast voor de bepaling van de (toe te rekenen) overhead volgens de nieuwe BBV-notitie Overhead. De definitie van overhead uit artikel 1 van het BBV duidt de nieuwe notitie van de Commissie BBV als volgt: ‘het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Hiertoe behoren ook de systemen en aanverwante lasten die deze functies ondersteunen.’

Volgens het advies van de commissie BBV, heeft de MRDH een aparte beleidsnota opgesteld. Per 1 januari 2026 ondergaat de MRDH-organisatie een doorontwikkeling naar integraal werken, waarbij bepaalde taken en verantwoordelijkheden zullen wijzigen. Dit maakte het noodzakelijk om de Beleidsnota Overhead MRDH 2024, vastgesteld op 6 december 2024, aan te passen. De beleidsnota legt kaders vast voor de bepaling van overhead en de toe te rekenen overhead aan diverse onderdelen. Het algemeen bestuur van de MRDH heeft de Beleidsnota Overhead MRDH 2026 op 12 december 2025 vastgesteld. Hierdoor wordt in de Beleidsbegroting en Jaarstukken volstaan met een overzicht van de doelstellingen en de actuele stand van zaken. Deze nota is van toepassing met ingang van het begrotingsjaar 2026. Dit betreft zowel de personele als de materiële kosten.

Per 1 januari 2026 vallen ook de managers en secretariaat onder de overhead, omdat deze functies sturende c.q. ondersteunende werkzaamheden verrichten voor meerdere taakvelden.

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

- alle functies binnen de stafafdelingen Bedrijfsvoering en Strategie en Omgeving;
- alle managers en secretariaat primaire proces;
- overig management: de secretaris-algemeen directeur.

De uitgangspunten in de Beleidsnota Overhead MRDH 2026, voor welke functies en lasten tot de overhead behoren, leiden tot de volgende financiële toerekening:

- De directe salariskosten van de medewerkers binnen de taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden ten laste gebracht van de rijksmiddelen Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).
- De directe salariskosten van de medewerkers Economisch Vestigingsklimaat (taakveld 3.1 Economische ontwikkeling) komen ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.
- Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafafdelingen (waaronder ook het secretariaat voor het primaire proces), inclusief secretaris-algemeen directeur, de materiële bedrijfsvoeringskosten, het overig management en de decentrale formatie voor bestuursondersteuning geldt de verdeelsleutel zoals opgenomen in de kadernota van het betreffende begrotingsjaar. Deze verdeling is gebaseerd op het relatieve formatiebudget voor Economisch Vestigingsklimaat ten opzichte van het formatiebudget voor de medewerkers Mobiliteit.

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

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

De salariskosten van alle medewerkers Mobiliteit worden bijvoorbeeld bekostigd door de rijksmiddelen BDU. De salariskosten van alle medewerkers Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd door de inwonerbijdrage EV. Dit is niet gewijzigd op basis van de nieuwe Notitie Overhead 2023.

Het relatieve formatiebudget van het primaire proces wordt, net als in de Begroting 2026, gebruikt om de salariskosten van stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage EV. Het relatieve formatiebudget is verdeeld in 16% Economisch Vestigingsklimaat en 84% Mobiliteit. 16% van deze kosten wordt bekostigd met de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 84% wordt bekostigd met de rijksmiddelen BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten:						
Personele overhead Va	4.198.629	4.680.414	4.875.508	4.875.508	4.875.508	4.875.508
Materiële overhead Va	2.296.941	2.803.080	2.866.920	2.866.920	2.866.920	2.866.920
	6.495.570	**7.483.494**	**7.742.428**	**7.742.428**	**7.742.428**	**7.742.428**
Personele overhead EV	1.128.046	891.507	928.668	928.668	928.668	928.668
Materiële overhead EV	574.235	533.920	546.080	546.080	546.080	546.080
	1.702.281	**1.425.427**	**1.474.748**	**1.474.748**	**1.474.748**	**1.474.748**
Totaal lasten overhead	**8.197.851**	**8.908.921**	**9.217.176**	**9.217.176**	**9.217.176**	**9.217.176**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Onttrekking fonds BDU	6.495.570	7.483.494	7.742.428	7.742.428	7.742.428	7.742.428
Inwonerbijdrage EV	1.702.281	1.425.427	1.474.748	1.474.748	1.474.748	1.474.748
Totaal dekkingsbronnen overhead	**8.197.851**	**8.908.921**	**9.217.176**	**9.217.176**	**9.217.176**	**9.217.176**
Resultaat voor reservemutaties	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Toevoeging reserve	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserve	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De overheadkosten in de begroting 2027 zijn hoger dan in de begroting 2026. Deze stijging wordt veroorzaakt door de (geschatte) cao-loonstijging en de indexatie van de materiële apparaatslasten (zoals huur). De stijging ten opzichte van 2025 heeft te maken met de gewijzigde definitie van overhead, conform de Beleidsnota Overhead MRDH 2026 en de uitbreiding van vaste formatie per 1 januari 2026. De totale apparaatslasten, inclusief overhead en directe personeelslasten, worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 4.3 Weerstandsvermogen en risico’s.

Hoofdstuk 4

PARAGRAFEN

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

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

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

Financiering railinvesteringen

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

Bussenleningen

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

te bieden voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer. Net als bij de financiering van de railinvesteringen bouwt de MRDH voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering op binnen het eigen vermogen. 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.

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

De financieringsbehoefte van de MRDH wordt bepaald door de financiering van de railinvesteringen en de bussen bij de verschillende concessie houdende vervoerders. In deze begrotingsperiode wordt geen overbesteding geraamd en ontstaat daaruit geen financieringsbehoefte. Onderstaand overzicht geeft de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar weer.

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
OV-bedrijven	1.096.742.342	1.144.225.064	1.296.777.673	1.351.742.105	1.436.702.503	1.363.129.667
Overbesteding	0	0	0	0	0	
Totalen per jaar	**1.096.742.342**	**1.144.225.064**	**1.296.777.673**	**1.351.742.105**	**1.436.702.503**	**1.363.129.667**

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten						
Rente OV-bedrijven	18.365.054	18.727.119	24.502.028	27.564.372	31.230.422	33.017.038
Totaal	**18.365.054**	**18.727.119**	**24.502.028**	**27.564.372**	**31.230.422**	**33.017.038**
Baten						
Rente OV-bedrijven	18.745.564	18.727.119	24.502.028	27.564.372	31.230.422	33.017.038
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.923.011	8.769.301	6.743.819	11.755.872	11.925.642	11.760.304
Totaal	**26.668.575**	**27.496.419**	**31.245.846**	**39.320.244**	**43.156.064**	**44.777.341**
Resultaat voor reservemutaties	-8.303.521	-8.769.301	-6.743.819	-11.755.872	-11.925.642	-11.760.304
Dotatie risicoreserve financieringen	4.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Netto resultaat	**-4.303.521**	**-4.769.301**	**-6.743.819**	**-11.755.872**	**-11.925.642**	**-11.760.304**

Alle kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Mobiliteit.

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer (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 bedraagt voor 2027 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 189,9 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm.

Renterisiconorm en renterisico's 2027-2030				*Bedragen x € 1.000*
	2027	2028	2029	2030
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	278.000	409.000	586.000	604.000
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	278.000	409.000	586.000	604.000
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	75.400	89.500	95.500	103.500
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	949.291	942.328	905.457	929.517
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	189.858	188.466	181.091	185.903
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	189.858	188.466	181.091	185.903
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	189.858	188.466	181.091	185.903

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2027 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 77,8 miljoen. Naar verwachting wordt in 2027 aan deze norm voldaan.

Kasgeldlimiet 2027	berekening kasgeldlimiet				*Bedragen x € 1.000*
		kwartaal 1	*kwartaal 2*	*kwartaal 3*	*kwartaal 4*
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar		-	-	-	-
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		420.000	416.000	465.847	415.000
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen		420.000	416.000	465.847	415.000
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld		420.000	416.000	465.847	415.000
Toegestande kasgeldlimiet		77.842	77.842	77.842	77.842
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		497.842	493.842	543.689	492.842
Begrotingstotaal	949.291				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	77.842				

4.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Een bestuurlijk belang betekent dat de MRDH een zetel in het bestuur of stemrecht heeft. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

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

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

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

Sinds 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Hier is een stichting voor opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen deze nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam.

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 ov 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 ov in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1
Eigen vermogen	Per 31-12-2024: € 97.397.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2024: € 557.510.000
Financieel resultaat	Over 2024: € 1.894.000
Risico’s	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	De uitvoering van OV-concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Mobiliteit.

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Het waarborgen van goed ov 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 ov in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van de RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000
Eigen vermogen	Per 31-12-2024: € 147.898.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2024: € 351.784.000
Financieel resultaat	Over 2024: € 3.728.000
Risico’s	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering ov-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV-concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Mobiliteit.

Naam	**Zuid-Holland Bereikbaar**
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 voor 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. Op 16 januari 2026 besloot de stuurgroep tot toetreding van Drechtsteden aan de stichting Zuid-Holland Bereikbaar. De formele stappen (zoals aanpassing SOK met financieringsafspraken), worden de komende tijd uitgewerkt en daarna voor besluitvorming voorgelegd aan de huidige deelnemende partijen.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van het in het Jaarplan opgenomen programmabudget. Conform afspraken BO MIRT 5 januari 2026 bedraagt het programmabudget totaal € 7.800.000 per jaar exclusief btw voor de periode 2026 en 2027, waarvan 1/6 deel (€ 1.300.000 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het programmabudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar en is onderdeel van de programmabegroting Mobiliteit, onderdeel Beleid en programmering Mobiliteit.
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 een risico op overbesteding. Bij zicht op overbesteding wordt overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan, dat is momenteel het Strategisch Koersdocument 2026-2030. De beleidsvoornemens worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Specifiek is er deze periode aandacht voor het rijksprogramma Spitsspreiden en Mijden en hoe Zuid-Holland Bereikbaar daaraan bijdraagt. De financiële rijksbijdrage aan Zuid-Holland Bereikbaar is gekoppeld aan dit rijksprogramma 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 dan als katalysator voor de gebiedspartners (gemeenten maar ook bedrijven/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	Programma Mobiliteit.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

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

Beleidsnota

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

Risico's algemeen

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

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

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

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

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

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

Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
Uit de begroting van het ministerie van IenW, die op Prinsjesdag openbaar werd, blijkt dat de voorgenomen korting op de BDU voor het jaar 2026 is geschrapt. Het jaar daarna draagt IenW een derde van het tekort bij, de vervoerregio's samen ook een derde deel, en voor het resterende deel wordt nog samen gezocht naar een oplossing. De vervoerregio's zetten het gesprek over de BDU-korting met het Rijk voor herstel van de Rijksfout voort en zetten er op in dat het Rijk ook in 2027 en daarna de volledige BDU-korting compenseert. Daartoe werkt de MRDH intensief samen met de vervoerregio Amsterdam, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau, om zodoende maximaal resultaat te bereiken bij het Rijk. Dat gebeurt onder meer door het organiseren van mediamomenten (bijvoorbeeld interviews in landelijke media) en het organiseren van 'events' waar Tweede Kamerleden worden geïnformeerd over de noodzaak van een structureel gezonde financiële situatie voor het regionaal ov- en verkeersysteem.
Als de korting na medio 2027 doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het ov en de investeringscapaciteit. De MRDH heeft zich hiertegen uitgesproken en blijft hierover in gesprek met het Rijk. Gegeven de onzekerheid, is deze korting verder niet verwerkt in de begroting.

Financiering ov-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) staat, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee, die nader zijn geanalyseerd in een extern onderzoek uit 2016. Uit dit onderzoek blijkt dat de MRDH een reserve moet vormen om de risico's af te dekken die de economische waarde van het te financieren

materieel direct beïnvloeden. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie had gegund aan de ov-bedrijven RET en HTM. Ook is meegewogen dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht krijgt over de te financieren activa. Het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen en rente over goedgekeurde railinvesteringen en de verstrekte leningen zijn opgenomen in de concessievergoeding die de MRDH maandelijks betaalt. Uit een referentievergelijking blijkt dat een waardedaling van 35% een verdedigbaar uitgangspunt voor de risicoberekening is. De risico-inschatting voor de beide ov-bedrijven is daarnaast als 'laag' geclassificeerd. Daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2025 berekend op basis van de maandelijkse concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 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)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.184.742.342	1.144.225.064	1.296.777.673	1.351.742.105	1.436.702.503	1.363.129.667
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.401.298.446	1.333.489.593	1.393.333.016	1.439.416.102	1.364.702.503	1.295.129.667
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	910.843.990	866.768.235	905.666.460	935.620.467	887.056.627	841.834.284
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	273.898.352	277.456.829	391.111.213	416.121.639	549.645.876	521.295.383
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	21.911.868	22.196.546	31.288.897	33.289.731	43.971.670	41.703.631
Netto/gewogen risico (ondergrens € 44 miljoen)	40.000.000	44.000.000	44.000.000	44.000.000	44.000.000	44.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	36.000.000	40.000.000	44.000.000	44.000.000	44.000.000	44.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.923.011	8.769.301	6.743.819	11.755.872	11.925.642	11.760.304
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**4.000.000**	**4.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**3.923.011**	**4.769.301**	**6.743.819**	**11.755.872**	**11.925.642**	**11.760.304**

Ondergrens tot en met boekjaar 2025 conform jaarrekening 2025: € 40 miljoen

In 2026 wordt de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten bereikt. Er is dan geen dekkingstekort op de vereiste reserve. De meerjarenbegroting geeft aan dat er na 2026 geen toevoegingen aan de reserve nodig zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2027:

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven:	€ 44 miljoen
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven:	€ 44 miljoen
Weerstandsvermogen ratio:	1 (voldoende)

Vennootschapsbelasting

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

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

Kengetallen

Kengetal	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Netto schuldquote	163,7%	121,4%	123,0%	130,2%	145,3%	134,1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-7,2%	-5,9%	-5,2%	-5,2%	-5,4%	-5,3%
Solvabiliteitsratio	2,4%	2,7%	2,7%	2,7%	2,7%	0,0%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

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

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

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

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

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringen
Toekomstige investeringen worden gepland en begroot op basis van een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de 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.

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

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

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

Kapitaallast	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfsgebouw	127.101	64.937	3.350	1.675	

Overige materiële vaste activa
De kantoorinventaris en ICT-hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 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 hadden betrekking op 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 blijft voortdurend veranderen.

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 is in enkele ruimtes vergadermeubilair en ICT-middelen vervangen.

In 2026 staan meerdere investeringen gepland. Bij de start van de MRDH zijn de bureaus kosteloos overgenomen. Deze zijn inmiddels dusdanig verouderd dat vervanging noodzakelijk is. De totale kosten hiervoor zijn geraamd op € 100.000. Op ICT-gebied investeren we in nieuwe laptops en mobiele telefoons. In de afgelopen jaren is gebruikgemaakt van laptops via een bruikleenovereenkomst met de gemeente Den Haag. Deze overeenkomst loopt af, waardoor een eigen investering noodzakelijk wordt. De aanschaf van mobiele telefoons is daarnaast ook nodig om vervolgstappen te kunnen zetten op het gebied van informatieveiligheid. De totale ICT-investering is geraamd op € 151.000.

Investering	Investeringsbedrag	2026	2027	2028	2029	2030
Meubilair	100.000	100.000				
ICT	151.000	151.000				

Kapitaallast	2026	2027	2028	2029	2030
ICT	73.653	77.482	56.144	30.978	2.905

Kapitaallast	2026	2027	2028	2029	2030
Overige materiële vaste activa	81.204	71.729	52.770	39.335	28.304

Momenteel zijn wij bezig met het herzien en actualiseren van de meerjarige investeringsbegroting. Eventuele wijzigingen worden meegenomen in de eerste bestuursrapportage.

Haltevoorzieningen

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

Gronden

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen voor deze gronden.

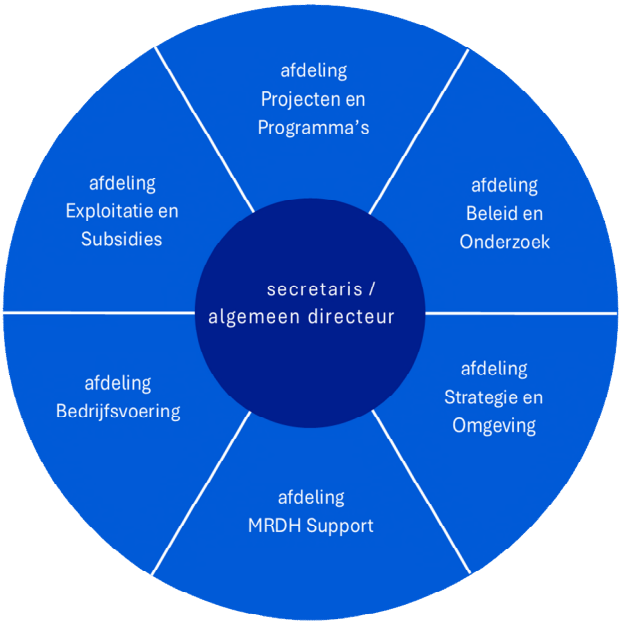
4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Vanaf 1 januari 2026 onderging de MRDH-organisatie een verdere doorontwikkeling naar integraal werken, waarbij bepaalde taken en verantwoordelijkheden zijn gewijzigd. De vaste formatie van de MRDH is gewijzigd van 95,60 fte naar 106,67 fte, na vaststelling door het dagelijks bestuur op 30 juni 2025 en het algemeen bestuur op 11 juli 2025.

De ambtelijke organisatie van de MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken zijn ondergebracht in de afdelingen Exploitatie en Subsidies, Beleid en Onderzoek en Projecten en Programma's. Alle stafzaken zijn centraal georganiseerd binnen de afdelingen Bedrijfsvoering en Strategie en Omgeving.

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie en stuurt zes leidinggevenden aan. De salarislasten van de secretaris-algemeen directeur wordt op dezelfde manier verdeeld als de salarislasten van alle andere staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 16% worden bekostigd uit de inwonerbijdrage EV en voor 84% worden bekostigd uit de BDU. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Afdeling Exploitatie en Subsidies

De afdeling Exploitatie en Subsidie is de schakel tussen beleid en uitvoering. De afdeling is verantwoordelijk voor het organiseren, financieren en verantwoorden van ov-concessies en mobiliteits- en economische projecten. Zij verzorgt subsidieverlening en -verantwoording, bewaakt de bekostiging en prestaties, en zorgt voor betrouwbare rapportages richting het Rijk en andere belanghebbenden. Er is één manager verantwoordelijk en geeft dagelijks leiding aan 19 fte. De ambtelijke inzet wordt voor 16% betaald uit de inwonerbijdrage EV en voor 84% uit de BDU.

Afdeling Beleid en Onderzoek
Deze afdeling werkt met gemeenten en partners aan beleidsontwikkeling en onderzoek voor mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat en ondersteunt bestuurlijke besluitvorming. Er is één manager verantwoordelijk en geeft dagelijks leiding aan 23 fte. De ambtelijke inzet wordt voor 16% betaald uit de inwonerbijdrage EV en voor 84% uit de BDU.

Afdeling Projecten en Programma's
Deze afdeling werkt met gemeenten en partners aan programma's en projecten voor mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Er is één manager verantwoordelijk en geeft dagelijks leiding aan 24 fte. De ambtelijke inzet wordt voor 16% betaald uit de inwonerbijdrage EV en voor 84% uit de BDU.

Afdeling MRDH Support
Voor het behalen van de doelen uit de Strategische Agenda biedt de MRDH extra ondersteuning aan gemeenten: MRDH Support. Via MRDH Support kunnen gemeenten tijdelijk een beroep doen op medewerkers om hen te helpen bij de uitvoering van de regionale opgaven uit de strategische agenda. Zo boeken we met elkaar de gewenste resultaten uit de Strategische Agenda. De teamleider is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing. Deze afdeling beschikt niet over een eigen begroting. Op 16 december 2022 heeft het algemeen bestuur vastgesteld dat voor dit onderdeel het budgetneutrale principe geldt voor de personeelslasten. De personeelslasten van de medewerkers van MRDH Support worden gedekt uit de opbrengsten die de MRDH ontvangt van haar opdrachtgevers.

Afdelingen Bedrijfsvoering en Strategie en Omgeving
De uitvoering van stafzaken is op centraal niveau georganiseerd in twee afdelingen. Bedrijfsvoering bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, juridische zaken, HRM, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. Strategie en Omgeving bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken, griffie, secretariaat en communicatie. De ambtelijke capaciteit voor deze afdelingen is samen 39,67 fte. De salarissen van de medewerkers komen voor 16% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 84% ten laste van de BDU. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 3,11 (prijspeil 2027) wordt in lijn met de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2027) maximaal € 1,27 (prijspeil 2027) ingezet voor apparaatslasten. De werkelijke begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2027 € 2.719.327 (zie tabel kostenverdeling hierna), dat is € 1,09 per inwoner (voor aantal inwoners zie hoofdstuk 7).

Voor de salarislasten volgt de MRDH de bedrijfseigen cao, die de Cao Gemeenten volgt (inclusief uitzonderingen gemeente Rotterdam) De huidige cao betreft de periode tot en met 31 maart 2027. Voor het jaar 2027 houden we rekening met een loonstijging van 3,5%. Dit percentage is gebaseerd op de Loonvoet sector overheid uit de concept MEV2026-publicatie van het CPB die in juli 2025 is verschenen en is opgenomen in de Kaderbrief begroting 2027 gemeenschappelijke regelingen. Naast deze indexering voert de MRDH geen correcties uit over het voorgaande jaar (2026).

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

Onderdeel	fte's 2027	Begroting 2027 (euro's)
Secretaris-algemeen directeur	1,00	243.338
Afdeling Bedrijfsvoering	21,44	2.539.744
Afdeling Strategie en Omgeving	18,23	2.240.319
Afdeling Exploitatie en Subsidies	19,00	2.334.007
Afdeling Beleid en Onderzoek	23,00	3.062.567
Afdeling Projecten en Programma's	24,00	3.162.817
Afdeling MRDH Support	0,00	0
Totalen	***106,67***	***13.582.792***

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

		Kostenverdeling				
		BDU verkeer en vervoer		Inwonerbijdrage EV		
Onderdeel	**Kosten**	**Programma Mobiliteit**	**Overhead BDU**	**Programma economisch vestigings-klimaat**	**Overhead inwoner-bijdrage EV**	**Verdeelsleutels**
Personele apparaatslasten						
Secretaris-algemeen directeur	243.338		204.404		38.934	84/16
Bedrijfsvoering	2.539.744		2.133.385		406.359	84/16
Strategie en Omgeving	2.240.319		1.881.868		358.451	84/16
Exploitatie en Subsidies	2.334.007	1.800.426	160.140	342.938	30.503	84/16
Beleid en Onderzoek	3.062.567	2.236.986	335.571	426.092	63.918	84/16
Projecten en Programma's	3.162.817	2.496.626	160.140	475.548	30.503	84/16
Totaal personele apparaatslasten	13.582.792					
Materiële apparaatslasten	3.413.000		2.866.920		546.080	84/16
Totalen	**16.995.792**	**6.534.037**	**7.742.428**	**1.244.579**	**1.474.748**	

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

Informatiemanagement

De komende jaren staat de implementatie en uitvoering van informatiebeveiliging centraal binnen het IT-team van de MRDH. Deze prioriteit volgt uit de naderende wet- en regelgeving rondom informatiebeveiliging (NIS2/BIO2). Uit het archiefinspectierapport van 2024 blijkt dat de MRDH op dit gebied achterloopt. De organisatie erkent deze constatering. Om dit te verbeteren is er in 2025 formatieruimte vrijgemaakt en in 2026 een Chief Information Security Officer (CISO) aangesteld. Hiermee worden er in 2026 stappen gezet om te voldoen aan de eisen van de BIO2 met een doorloop in 2027. In 2026 vindt een nieuwe archiefinspectie plaats.

Naast deze focus op informatiebeveiliging blijven de lopende IT-projecten doorgaan. Hieronder volgt de planning voor 2027.

Informatiebeveiliging, AVG en informatiebeheer

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

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

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

Prestatie indicatoren Informatiebeveiliging & AVG 2027

De MRDH is gevraagd om een aantal prestatie-indicatoren op te nemen als het gaat om informatiebeveiliging en gegevensbescherming. Deze zijn in de tabel hieronder opgenomen.

Prestatie-indicator	**Streefwaarde 2027**	**Toelichting / Acties**
Percentage medewerkers dat jaarlijks security awareness training voltooit	≥ 75%	Met de aanstelling van de CISO wordt hier meer aandacht aan besteed.
Aantal uitgevoerde penetratietests	1	Het streven is om minimaal 1 penetratietest per jaar uit te voeren.
Opvolgingspercentage van bevindingen uit penetratietests	≥ 80% binnen 3 maanden	Extra capaciteit binnen IT om opvolging te versnellen.
Percentage kritieke systemen met up-to-date back-ups	100%	Back-upmonitoring en test-herstelacties per kwartaal.
Percentage leveranciers dat voldoet aan gestelde beveiligingseisen	≥ 80%	
Aantal uitgevoerde en bijgewerkte DPIA's	≥ 2	
Aantal gemelde datalekken	Max. 5 (intern & extern gemeld)	Monitoring op preventie, bewustwording en tijdige afhandeling.

IT-projecten

- *Digitaliseren van het besluitvormingsproces*
  Vanwege de uitloop van het SharePoint-project is de start van het project voor het digitaliseren van het besluitvormingsproces uitgesteld naar 2026. Het doel is om in 2027 het besluitvormingsproces volledig gedigitaliseerd te hebben.

- *Digitale handtekening*
  Als onderdeel van het digitaliseren van het besluitvormingsproces wordt ook de implementatie van de digitale handtekening verder uitgebreid in 2027.

- *Implementatie van een CRM-systeem*
  Met het oog op netwerkvorming wordt in 2026 een pilot uitgevoerd voor de implementatie van een CRM-systeem. Deze pilot wordt in 2026 geëvalueerd. Bij positieve resultaten zal het CRM-systeem in 2027 verder worden uitgerold.

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo)

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

- agenda's;
- vergaderstukken van alle openbare vergaderingen van de bestuursorganen;
- vergaderverslagen;
- besluitenlijsten van alle vergaderingen van de bestuursorganen (bestuurscommissies, adviescommissies, dagelijks bestuur, algemeen bestuur);
- beleidsstukken en reglementen;
- persberichten;
- overige relevante documenten.

Verder kwamen er sinds januari 2025 enorm veel Woo-verzoeken binnen bij de MRDH. Dit betreft:

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

Om efficiënter te kunnen reageren op Woo-verzoeken heeft de MRDH in 2024 een digitaal programma in gebruik genomen, dat het weglakken van bepaalde informatie (bijvoorbeeld in verband met privacy) vergemakkelijkt. In januari 2026 is extra formatie toegevoegd voor het afhandelen van de toenemende Woo-verzoeken. 2026 stond in het teken van het opstellen van een actieplan voor uitgebreidere actieve openbaarmaking van stukken. 2027 wordt gebruikt voor de implementatie hiervan.

4.7 Subsidies

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

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

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Voor de begroting 2027 worden de volgende subsidies begroot:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2027 (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie	Mobiliteit	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpW-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie verleend voor de periode 2024 tot en met 2027. Voor de periode na 2027 dienen nog subsidie afspraken te worden gemaakt. Voor deze nog te maken afspraken wordt in de begroting een bedrag van € 900.000 per jaar opgenomen, gelijk aan de huidige jaarsubsidie.
Begrotingspost-subsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	1.061.424	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 voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. Vanaf begrotingsjaar 2027 zijn er nog geen subsidieafspraken gemaakt. Voor deze nog te maken afspraken wordt in de begroting een bedrag van € 1.061.424 per jaar opgenomen. Dat betreft de subsidie voor het jaar 2026, verhoogd met een indexering van 3,8%, gelijk aan de indexering van de inwonerbijdrage EV.

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

Hoofdstuk 5
FINANCIËLE BEGROTING

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2027 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten per programma						
1. Mobiliteit	623.637.251	813.813.125	933.484.156	926.609.125	889.838.919	913.998.190
2. Economisch Vestigingsklimaat	5.432.010	6.365.689	6.589.712	6.501.247	6.401.247	6.301.247
Overhead	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**637.267.112**	**829.087.735**	**949.291.044**	**942.327.548**	**905.457.343**	**929.516.613**
Baten per programma						
1. Mobiliteit	627.637.251	817.813.125	933.484.156	926.609.125	889.838.919	913.998.190
2. Economisch Vestigingsklimaat	5.949.350	6.091.189	6.351.247	6.301.247	6.301.247	6.301.247
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
Totaal	**641.784.452**	**832.813.235**	**949.052.579**	**942.127.548**	**905.357.342**	**929.516.613**
Saldo van baten en lasten	4.517.340	3.725.500	-238.465	-200.000	-100.000	0
Onttrekking aan reserves	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Toevoeging aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**604.375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De cijfers voor het jaar 2026 bestaan uit de vastgestelde begroting 2026 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2026 ter besluitvorming worden voorgelegd.

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 (Staat van reserves en fondsen 2025-2030).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2027 per taakveld (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	42.826.268	80.192.312	95.500.174	80.356.991	55.842.145	63.933.098
2.5 Openbaar vervoer	562.445.677	714.893.294	813.481.554	818.687.363	802.765.952	817.047.655
0.5 Treasury	18.365.054	18.727.119	24.502.028	27.564.372	31.230.422	33.017.038
3.1 Economische ontwikkeling	5.432.010	6.365.689	6.589.712	6.501.247	6.401.247	6.301.247
0.4 Overhead	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
0.9 Vennootschapbelasting (Vpb)	251	400	400	400	400	400
Totaal	**637.267.111**	**829.087.735**	**949.291.044**	**942.327.548**	**905.457.343**	**929.516.613**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	38.717.484	80.192.312	95.500.174	80.356.991	55.842.145	63.933.098
2.5 Openbaar vervoer	541.707.270	710.124.394	806.738.135	806.931.890	790.840.710	805.287.751
0.5 Treasury	47.212.496	27.496.419	31.245.846	39.320.244	43.156.064	44.777.341
3.1 Economische ontwikkeling	5.949.350	6.091.189	6.351.247	6.301.247	6.301.247	6.301.247
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	8.197.851	8.908.921	9.217.176	9.217.176	9.217.176	9.217.176
Totaal	**641.784.451**	**832.813.235**	**949.052.579**	**942.127.548**	**905.357.342**	**929.516.613**
Saldo van baten en lasten	4.517.340	3.725.500	-238.465	-200.000	-100.000	0
Onttrekking aan reserves	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Toevoeging aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**604.375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De cijfers voor het jaar 2026 bestaan uit de vastgestelde begroting 2026 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2026 ter besluitvorming worden voorgelegd.

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 1 december 2025 van de commissie BBV.

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Incidentele lasten per programma						
1. Mobiliteit	4.476.584	11.371.083	5.214.652	3.788.440	0	0
2. Economisch Vestigingsklimaat	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**4.563.619**	**11.645.583**	**5.453.117**	**3.988.440**	**100.000**	**0**
Incidentele baten per programma						
1. Mobiliteit	2.480.277	7.371.083	5.214.652	3.788.440	0	0
2. Economisch Vestigingsklimaat	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**2.567.312**	**7.645.583**	**5.453.117**	**3.988.440**	**100.000**	**0**
Saldo van incidentele baten en lasten	**1.996.307**	**4.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting incidentele baten en lasten

Mobiliteit lasten

De incidentele lasten in 2025 en 2026 betreffen de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 4,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen). Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit zijn middelen die in twee tranches door het Rijk ter beschikking zijn gesteld en waarvoor de maatregelen uiterlijk in 2028 moeten zijn uitgevoerd. Ook zijn er bijdragen van derden ontvangen ter dekking van onderzoekskosten en projectuitgaven, voor zover daar in de betreffende jaren lasten tegenover staan, zijn deze lasten opgenomen.

Specificatie Mobiliteit (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Toevoeging aan risicoreserve financieringen	4.000.000	4.000.000	0	0	0	0
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	320.047	7.371.083	5.214.652	3.788.440	0	0
Bijdragen derden aan onderzoek en projecten	156.537	0	0	0	0	0
Totaal	**4.476.584**	**11.371.083**	**5.214.652**	**3.788.440**	**0**	**0**

Mobiliteit baten

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 ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit zijn middelen die in twee tranches door het Rijk ter beschikking zijn gesteld en waarvoor de maatregelen uiterlijk in 2028 moeten zijn uitgevoerd. Ook zijn er bijdragen van derden ontvangen ter dekking van onderzoekskosten en projectuitgaven.

Specificatie Mobiliteit (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Beschikbaarheidsvergoeding/ Transitievergoeding (TVOV 2023)	1.727.259	0	0	0	0	0
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	320.047	7.371.083	5.214.652	3.788.440	0	0
Bijdragen derden aan onderzoek en projecten	432.971	0	0	0	0	0
Totaal	**2.480.277**	**7.371.083**	**5.214.652**	**3.788.440**	**0**	**0**

Economisch Vestigingsklimaat

Incidentele last betreft de inzet voor de Versnellingsaanpak. In totaal heeft het algemeen bestuur voor de Versnellingsaanpak bij de resultaatbestemming van de jaarrekening 2024 € 900.000 beschikbaar gesteld. Deze uitgaven worden gedekt uit de Egalisatiereserve vestigingsklimaat, een incidentele baat.

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten 2025 het structureel begrotingssaldo volgens een voorgeschreven format te presenteren. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting en meerjarenbegroting structureel in evenwicht zijn.

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Geraamde lasten	637.267.112	829.087.735	949.291.044	942.327.548	905.457.343	929.516.613
Geraamde baten	641.784.452	832.813.235	949.052.579	942.127.548	905.357.342	929.516.613
Saldo baten en lasten (begrotingsssaldo voor bestemming)	**4.517.340**	**3.725.500**	**-238.465**	**-200.000**	**-100.000**	**0**
Beoogde toevoegingen aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0	0	0	0
Beoogde onttrekkingen aan reserves	87.035	274.500	238.465	200.000	100.000	0
Begrotingssaldo na bestemming (geraamd resultaat)	**604.375**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele lasten en incidentele toevoegingen aan reserves	4.563.619	11.645.583	5.453.117	3.988.440	100.000	0
Waarvan incidentele baten en incidentele onttrekkingen aan reserves	-2.567.312	-7.645.583	-5.453.117	-3.988.440	-100.000	0
Saldo incidentele baten en lasten	**1.996.307**	**4.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Structureel begrotingssaldo (geraamd structureel resultaat)	**2.600.682**	**4.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2027 is opgesteld volgens het Besluit begroting en verantwoording (BBV) voor provincies en gemeenten. Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en berekend volgens de percentages van de Financiële verordening. De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single information, Single audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering ov-bedrijven

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

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

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

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer voldoen aan de wettelijke vereisten. Dit betekent dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. De begroting 2026 laat geen overbestedings-tekorten zien. Hiermee voldoet de begroting aan het genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

ACTIVA	Voorlopige Jaarrekening 31-12-2025	Raming 31-12-2026	Raming 31-12-2027	Raming 31-12-2028	Raming 31-12-2029	Raming 31-12-2030
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**555.221**	**430.531**	**341.653**	**293.072**	**257.927**	**236.717**
Investeringen met economisch nut	555.221	430.531	341.653	293.072	257.927	236.717
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.096.743.349**	**1.060.226.065**	**1.216.778.674**	**1.275.743.106**	**1.364.703.504**	**1.295.130.668**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.096.742.348	1.060.225.064	1.216.777.673	1.275.742.105	1.364.702.503	1.295.129.667
Totaal vaste activa	**1.097.298.570**	**1.060.656.596**	**1.217.120.327**	**1.276.036.178**	**1.364.961.431**	**1.295.367.385**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**795.950.359**	**739.529.678**	**610.648.259**	**515.691.971**	**457.586.846**	**376.934.773**
Vorderingen op openbare lichamen	41.025.285	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	30.000.000	0	0	0	0	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	723.505.567	690.029.678	561.148.259	466.191.971	408.086.846	327.434.773
Overige vorderingen	1.419.507	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**50.128**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	50.128	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**54.908.859**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	21.314.645	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	33.594.214	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totaal vlottende activa	**850.909.346**	**765.579.678**	**636.698.259**	**541.741.971**	**483.636.846**	**402.984.773**
Totaal activa	**1.948.207.917**	**1.826.236.273**	**1.853.818.585**	**1.817.778.150**	**1.848.598.277**	**1.698.352.158**

PASSIVA	Voorlopige Jaarrekening 31-12-2025	Raming 31-12-2026	Raming 31-12-2027	Raming 31-12-2028	Raming 31-12-2029	Raming 31-12-2030
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**46.551.943**	**49.673.069**	**49.434.604**	**49.234.603**	**49.134.603**	**49.134.603**
Algemene reserve	0	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	45.947.568	49.673.069	49.434.604	49.234.603	49.134.603	49.134.603
Gerealiseerde resultaat	604.375	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.075.544.243**	**1.060.225.064**	**1.216.777.673**	**1.275.742.105**	**1.364.702.503**	**1.295.129.667**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.074.762.993	1.060.225.064	1.216.777.673	1.275.742.105	1.364.702.503	1.295.129.667
Waarborgsommen	781.250					
Totaal vaste passiva	**1.122.096.186**	**1.109.898.133**	**1.266.212.277**	**1.324.976.709**	**1.413.837.106**	**1.344.264.270**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**25.384.953**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**
Overige schulden	25.384.953	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000
min)						
Overlopende passiva (art. 49)	**800.726.778**	**679.338.140**	**550.606.308**	**455.801.441**	**397.761.171**	**317.087.889**
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	146.033.716	71.537.281	71.686.868	71.838.289	71.903.144	71.881.935
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	639.276.748	605.800.859	476.919.440	381.963.152	323.858.027	243.205.954
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	15.416.314	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaal vlottende passiva	**826.111.731**	**716.338.140**	**587.606.308**	**492.801.441**	**434.761.171**	**354.087.889**
Totaal passiva	**1.948.207.917**	**1.826.236.273**	**1.853.818.585**	**1.817.778.150**	**1.848.598.277**	**1.698.352.158**

EMU-saldo

EMU saldo (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	4.517.340	3.725.500	-238.465	-200.000	-100.000	0
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	244.536	251.790	153.815	51.931	36.821	21.210
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-97.503	-251.000	0	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**4.664.373**	**3.726.290**	**-84.650**	**-148.069**	**-63.179**	**21.210**

Het berekende EMU-saldo is in een aantal begrotingsjaren negatief als gevolg van onttrekkingen uit reserves. Deze onttrekkingen worden binnen het EMU-kader aangemerkt als uitgaven en leiden daarmee tot een verslechtering van het EMU-saldo, zonder dat sprake is van een negatief begrotingsresultaat. Het betreft een tijdelijk en verklaarbaar effect, samenhangend met de inzet van eerder gevormde middelen, en geen structureel tekort in de exploitatie. Het EMU-saldo herstelt zich in latere jaren weer naar een neutrale positie.

Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

Het BBV schrijft voor dat er inzicht wordt gegeven in de jaarlijks terugkerende arbeidskosten en gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. Sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget worden de verschuldigde bedragen voor vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar waarin zij verschuldigd zijn. Sinds 2022 biedt de cao de mogelijkheid om verlof te sparen. Vanwege het geringe bedrag worden er vooralsnog geen voorzieningen opgenomen.
Bij het opstellen van deze begroting 2027 waren er geen afspraken of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- of afvloeiingsuitkeringen in 2027.
De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen behalve door hogere premies.

Investeringen

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

Financiering

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

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2025 t/m 2030 staat in hoofdstuk 6 (Staat van reserves en fondsen).

Hoofdstuk 6

STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN 2025-2030

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026	Raming toevoeging 2027	Raming onttrekking 2027	Raming saldo 31-12-2027
Reserves							
Egalisatiereserve EV	5.947.569	0	274.500	5.673.069	0	238.465	5.434.604
Risicoreserve financieringen	40.000.000	4.000.000	0	44.000.000	0	0	44.000.000
Subtotaal reserves	*45.947.569*	*4.000.000*	*274.500*	*49.673.069*	*0*	*238.465*	*49.434.604*
Fondsen							
BDU	639.276.748	749.534.911	783.010.800	605.800.859	768.207.414	897.088.833	476.919.440
Subtotaal fondsen	*639.276.748*	*749.534.911*	*783.010.800*	*605.800.859*	*768.207.414*	*897.088.833*	*476.919.440*
TOTAAL-GENERAAL	**685.224.317**	**753.534.911**	**783.285.300**	**655.473.928**	**768.207.414**	**897.327.298**	**526.354.044**

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2027	Raming toevoeging 2028	Raming onttrekking 2028	Raming saldo 31-12-2028	Raming toevoeging 2029	Raming onttrekking 2029	Raming saldo 31-12-2029	Raming toevoeging 2030	Raming onttrekking 2030	Raming saldo 31-12-2030
Reserves										
Egalisatiereserve EV	5.434.604	0	200.000	5.234.603	0	100.000	5.134.603	0	0	5.134.603
Risicoreserve financieringen	44.000.000	0	0	44.000.000	0	0	44.000.000	0	0	44.000.000
Subtotaal reserves	*49.434.604*	*0*	*200.000*	*49.234.603*	*0*	*100.000*	*49.134.603*	*0*	*0*	*49.134.603*
	0									
Fondsen	0									
BDU	476.919.440	788.609.329	883.565.617	381.963.152	788.642.906	846.748.031	323.858.027	788.633.952	869.286.025	243.205.954
Subtotaal fondsen	*476.919.440*	*788.609.329*	*883.565.617*	*381.963.152*	*788.642.906*	*846.748.031*	*323.858.027*	*788.633.952*	*869.286.025*	*243.205.954*
	0									
TOTAAL-GENERAAL	**526.354.044**	**788.609.329**	**883.765.617**	**431.197.756**	**788.642.906**	**846.848.031**	**372.992.630**	**788.633.952**	**869.286.025**	**292.340.557**

Toelichting staat van reserves en fondsen

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

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

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

Hoofdstuk 7

INWONERBIJDRAGEN PER GEMEENTE

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2027 een bijdrage voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. In onderstaande tabel staan de bijdragen per gemeente.

Gemeente	Aantal inwoners 1 januari 2026 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2027
Albrandswaard	26.560	3,11	82.602
Barendrecht	48.678	3,11	151.389
Capelle aan den IJssel	69.644	3,11	216.593
Delft	110.044	3,11	342.237
Den Haag	569.076	3,11	1.769.826
Krimpen aan den IJssel	29.869	3,11	92.893
Lansingerland	66.613	3,11	207.166
Leidschendam-Voorburg	78.915	3,11	245.426
Maassluis	37.136	3,11	115.493
Midden-Delfland	19.359	3,11	60.206
Nissewaard	89.111	3,11	277.135
Pijnacker-Nootdorp	58.749	3,11	182.709
Ridderkerk	48.070	3,11	149.498
Rijswijk (ZH.)	61.874	3,11	192.428
Rotterdam	674.485	3,11	2.097.648
Schiedam	82.055	3,11	255.191
Vlaardingen	77.462	3,11	240.907
Voorne aan Zee	75.000	3,11	233.250
Wassenaar	27.975	3,11	87.002
Westland	118.795	3,11	369.452
Zoetermeer	130.850	3,11	406.944
Totaal	**2.500.320**		**7.775.995**

(*) bron: CBS StatLine info van 26-3-2026.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2026 met € 0,11 per inwoner (volgens Kadernota MRDH begroting 2027) naar € 3,11 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2027 € 7.775.995 en wordt voor € 6.301.247 verantwoord als baten voor de dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.2.2). Daarnaast wordt er voor de dekking van de kosten van overhead gerelateerd aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1.474.748 ingezet.

Hoofdstuk 8

BESLUIT

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 11 september 2026;

besluit:

- de begroting 2027 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van de meerjarenbegroting 2028-2030;
- de bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op het begrotingsprogramma Mobiliteit;
- de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op het begrotingsprogramma Economisch Vestigingsklimaat.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 11 september 2026,

de secretaris,	de voorzitter,
Christel Mourik	Jan van Zanen

Bijlage 1 INDICATOREN

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

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2027	Waarde B2026
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2027 per 1000 inwoners	0,043 fte per 1000 inwoners	0,038 fte per 1000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2026 per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2027	€ 6,80 per inwoner	€ 6,10 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2025	12,81% van de totale loonsom	12,77% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2027	0,97% van de totale lastenbegroting	1,02% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2027 bedraagt de formatie 106,67 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2026 2.500.320 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2026 bedraagt 91,14 fte. Dit betreft de medewerkers met een aanstelling bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2026 2.500.320 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totaal begrote apparaatskosten bedragen in 2027 € 16.995.792 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2026 2.500.320 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2025 € 10.587.255. De kosten voor externe inhuur bedroegen in 2025 € 1.356.719. Voor 1,9% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2027 bedraagt de overhead € 9.217.176 (zie hoofdstuk 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 949.291.044 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan schommelen vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten. De kosten van overhead volgen de Notitie Overhead 2026 van de commissie BBV en de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling. Daarnaast is de organisatiestructuur per 1 januari 2026 gewijzigd.

Bijlage 2 DETAIL PROJECTEN EN PROGRAMMA'S MEERJARENBEELD BDU

Hierna volgt het overzicht van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld.

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven neemt het financieel commitment van de MRDH toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase waarin een project zich bevindt, bepaalt of het wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting (uitwerkings- en realisatiefase) of in de werkvoorraad (fase van onderzoek/initiatief, verkenningsfase, planstudiefase). Soms is het nodig om de financiële inzet van de MRDH eerder vast te leggen in de begroting om te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), waarbij afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio. Ongeacht de fase waarin een MIRT-project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de (meerjaren)begroting. In het overzicht wordt dat met een sterretje vermeld bij de projectfase, wat betekent dat het project is opgenomen in de begroting.

In het meerjarenbeeld is daarnaast rekening gehouden met de gevolgen die infrastructurele projecten hebben op de exploitatielasten van het ov (zie laatste regel in het overzicht).

Grote projecten (> € 10 miljoen subsidiabele kosten) hebben over het algemeen een lange doorlooptijd, waardoor het risico op prijsstijgingen bestaat. Vergelijkbaar met de begroting 2026 indexeren we deze projecten standaard volgens de methode die bij het project is vastgesteld (zoals IBOI of GWW). Als er geen expliciet besluit is genomen over de indexering, indexeren we volgens de indexering van de BDU.

De mutaties in het overzicht ten opzichte van de begroting 2026 hangen verder samen met besluitvorming in de bestuurscommissie. Het gaat dan bijvoorbeeld om besluitvorming over Metropolitane fietsroutes (MFR) en besluitvorming over de toevoeging van projectbudget aan MIRT-projecten in aanloop naar het BO MIRT van januari 2026.

Op basis van het uitgangspunt dat de begroting realistisch moet zijn is een enkel project verschoven van begroting naar meerjarenbeeld, bijvoorbeeld de fietsroute N14 Sijtwende, waarvoor het realisatiemoment onzeker is vanwege de koppeling met een gepauzeerd wegenproject van het Rijk. De inzet van de MRDH bij de N57 betreft de invulling van het voormalige budget 'Gebiedsuitwerking overig'. Het restant van dit budget valt nu vrij.

Projectnaam	Subproject	MRDH bijdrage	Fase	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	na 2045
Lijn 19		92	Realisatie	9																				
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied		5	Realisatie	-	3	3																		
AVLM (Pilot MARTHA)		8	Realisatie	0	0																			
INTHR		156	Realisatie	15	19	23	12	16																
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid		8	Realisatie	0																				
Busstation Nissewaard		10	Realisatie	-	2																			
Metrostation Nissewaard		7	Realisatie	3																				
Move- CID Binckhorst no regret		31	Realisatie	4	12	2																		
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)		8	Realisatie	4	2																			
Schiedam Fietscorridor Spaanse Polder - M4H fase 1		9	Realisatie	3	4	2																		
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam		58	Realisatie	9	10	10	10	18	2															
Metronet		113	Realisatie	15	34	13	13	13	13	6														
MFR Westland - Rotterdam		25	Realisatie	3	1	2	2	3	5	7														
MFR Rotterdam - Zoetermeer		19	Realisatie	4	2	1	1	3	4	2														
MFR Delft - Rotterdam Alexander		29	Realisatie	4	2	-	-	6	11	7														
Gekoppeld rijden RandstadRail, Spoorbeveiliging en Beurs		120	Uitwerking	4	10	10	20	30	20	10	10	5												
MFR Rotterdam - Ridderkerk		32	Planstudie*		14	8	1	1	2	6														
Nieuwe fietsbrug over de Vliet		3	Planstudie*					3																
Beatrixlaan fase 1		9	Planstudie*			1	4	4																
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan		25	Planstudie*			6	6	6	6															
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:	MFR Naaldwijk-Den Haag CID	18	Planstudie*		5	3	1	1	8															
	MFR Naaldwijk-Delft	19	Planstudie*		5	3	-	4	4	4														
	Greenport 3.0	13	Verkenning*	1	4	4	4																	
Move – Gebiedsuitwerking - Voorne-Putten en Haven Rotterdam		9	Uitwerking		3	3	3																	
Move - Regionale inzet restbudget weginfra (N57)		5	Planstudie*			1	1	1	1															
Move - Vlietlijn		143	Uitwerking	3	32	32	32	41	1															
Move - Stadsbrug & HOV	Stadsbrug Rotterdam	228	Uitwerking	5	4	14	50	50	50	52														
	HOV Maastunnel	8	Onderzoek/Initiatief*					1	2	3	2													
Algeracorridor		10	Uitwerking	0	2	2	2	2																
Move - Oude Lijn - Knooppunt Schiedam Centrum		17	Planstudie*	1	1	2	6	7																
Move - Oude Lijn - Knooppunt Laan van NOI		17	Planstudie*	1	1	2	6	6																
Move - Oude Lijn - Landschapsversterking Bijzonder Provinciaal Landschap		21	Verkenning*										4	4	4	4	4							
Programma kleine projecten		590	Uitwerking	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Hobbemaplein			Planstudie																					
Toekomstvast OV Zoetermeer			Verkenning																					
Fietsroute N14 Sijtwende			Onderzoek/Initiatief																					
P+R			Onderzoek/Initiatief																					
Mow ZoRo			Onderzoek/Initiatief																					
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam			Onderzoek/Initiatief																					
Mow Koningscorridor oost (excl Binckhorst)			Onderzoek/Initiatief																					
Mow Koningscorridor west (CS - Madurodam)			Onderzoek/Initiatief																					
Mow Koningscorridor west (Telderstracé)			Onderzoek/Initiatief																					
Beatrixlaan fase 2			Onderzoek/Initiatief																					
HOV Ridderkerk fase 2			Onderzoek/Initiatief																					
Complexe schakels			Onderzoek/Initiatief																					
Spoorbeveiliging			Onderzoek/Initiatief																					
Uitvoeringsprogramma			Onderzoek/Initiatief																					
Weerbaarheid			Onderzoek/Initiatief																					
Exploitatie OV			Exploitatie																					

bedragen x € 1.000.000, prijspeil 2026)

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 3
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2027

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders ... 76
   1.1. Inleiding ... 76
   1.2. Werkgebied van de Vervoersautoriteit ... 77
   1.3. Uitgangspunten en randvoorwaarden ... 78
   1.4. Budgetten ... 80

2. Integrale programma's ... 82
3. Afspraken BO MIRT ... 83
   3.1. Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam ... 83
   3.2. De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst) ... 85
   3.3. Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo ... 85
   3.4. Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland ... 86
   3.5. MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam ... 86
   3.6. Mobiliteitspakketten ... 86

4. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren ... 88
   4.1. Programma's Investeren in bereikbaarheid ... 88

      No Regret CID-Binckhorst ... 88
      De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst) ... 90
      MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten ... 92
      RandstadRail & Metronet ... 93
      Programma Toekomstvast Tramnet Rotterdam ... 94
   4.2. Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid ... 95

      Stadsbrug, HOV en station Stadionpark ... 95
      RandstadRail Gekoppeld rijden lijn 2 of lijn 3 ... 97
      Capaciteit Station Beurs ... 98
      Spoorbeveiliging samenloopdeel ... 99
      Verkenning Koningscorridor ... 100
      HOV Westland ... 101
   4.3. Planstudies Investeren in bereikbaarheid ... 102

      RandstadRail Gekoppeld rijden lijn 4 ... 102
      Knooppunt Schiedam Centrum ... 103
      Knooppunt Den Haag Laan van NOI ... 104
   4.4. Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid ... 105

      Algeracorridor ... 105
      Metrowerkplaats Waalhaven ... 107
   4.5. Realisatie Investeren in bereikbaarheid ... 108

Tramlijn 19b Delft ... 108
Frequentieverhoging Metronet ... 109
Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland) ... 110
Fietscorridor Schiedam ... 111
5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren ... 113
Duurzame Mobiliteit ... 113
Smart Mobility ... 113
Gedragsaanpak ... 113
Nationaal Toekomstbeeld Fiets ... 113
Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028 ... 113
Regionaal deelfietsen systemen ... 114
Publieke mobiliteit in samenwerking met zorgvervoer ... 114
Publieke mobiliteit in de haven ... 115
5.1. Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit ... 116
Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) ... 116
Programma InnOVatieroute ... 117
Slim en Schoon naar Stad en Strand ... 118
Metropolitane Fietsroutes ... 119
6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 121
6.1. Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 121
Ketenmobiliteit op ov-knooppunten ... 121
Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ... 123
A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen ... 125
6.2. Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 127
Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel ... 127
P+R Rotterdam ... 128
Toekomstvast openbaar vervoer Zoetermeer ... 130
6.3. Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 131
HOV Ridderkerk ... 131
6.4. Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk ... 132
Busstation Hart van Zuid (Rotterdam) ... 132
Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum ... 133
Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid ... 134
7. Vanaf medio 2025 in gebruik genomen projecten ... 135
Viersporigheid Schiedam ... 135
A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland) ... 136

Bijlagen:

Bijlage A1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
Bijlage A2 Kleine projecten: aanmeldingen 2026
Bijlage A3 In 2025 en 2026 afgeronde projecten
Bijlage B Afkortingenlijst

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1. Inleiding

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de metropoolregio uit. Daaronder vallen het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen het begrotings-programma Mobiliteit.

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

Op 13 februari 2026 heeft het Algemeen Bestuur de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat vastgesteld. De beide bestuurscommissies zullen de visies in 2026 en 2027 uitwerken in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar en op basis daarvan wordt de Strategische Agenda geactualiseerd voor de periode 2027-2030.
. In een aantal nieuwe projecten voor het Investeringsprogramma 2027 zijn al aspecten van de nieuwe ambities herkenbaar, zoals de verkenning toekomstvast openbaar vervoer Zoetermeer, en de proef met een regionaal deelfietsensysteem en de proef publieke mobiliteit in samenwerking met zorgvervoer. Voor andere onderwerpen zoals de corridoraanpak, publieke mobiliteit en automatisch vervoer zal de in 2026 op te stellen Uitvoeringsagenda duidelijk maken wat de consequenties voor begroting en het IPVa zullen zijn.

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

In november 2022 hebben Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX-woningbouwlocaties en over regionale ov-maatregelen en mobiliteitspakketten.
Voor de Zuidelijke Randstad, waarin de metropoolregio Rotterdam Den Haag ligt, heeft het Rijk circa € 2,6 miljard gereserveerd, plus maximaal € 162 miljoen voor de mobiliteitspakketten. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Een aantal van de projecten en programma's is ondertussen verder gebracht, inclusief de voorwaarden voor welke overheden welk deel van de benodigde budgetten levert.

In januari 2026 hebben Rijk en regio BO MIRT afspraken gemaakt voor extra investeringen in woningbouw en mobiliteit in de metropoolregio. In totaal draagt het Rijk ruim € 498 miljoen bij om in onze regio, onder andere langs de Oude Lijn, woningen te bouwen en deze duurzaam bereikbaar te maken. De MRDH heeft hiervoor € 64,8 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervan is € 9,8 miljoen bestemd voor knooppunt Schiedam Centrum, € 10 miljoen voor knooppunt Laan van NOI en € 25 miljoen voor het Bijzonder Provinciaal Landschap in relatie tot de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam. Daarnaast hebben we de reservering voor de Vlietlijn verhoogd met € 20 miljoen voor de scope-uitbreiding tunnelvariant passage sporendriehoek. Deze bedragen zijn inclusief btw en conform de WoMo-aanvragen van de betreffende gemeenten.

Hoofdstuk 7 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2025/2026 zijn opgeleverd en in gebruik genomen.

1.2. Werkgebied van de Vervoersautoriteit

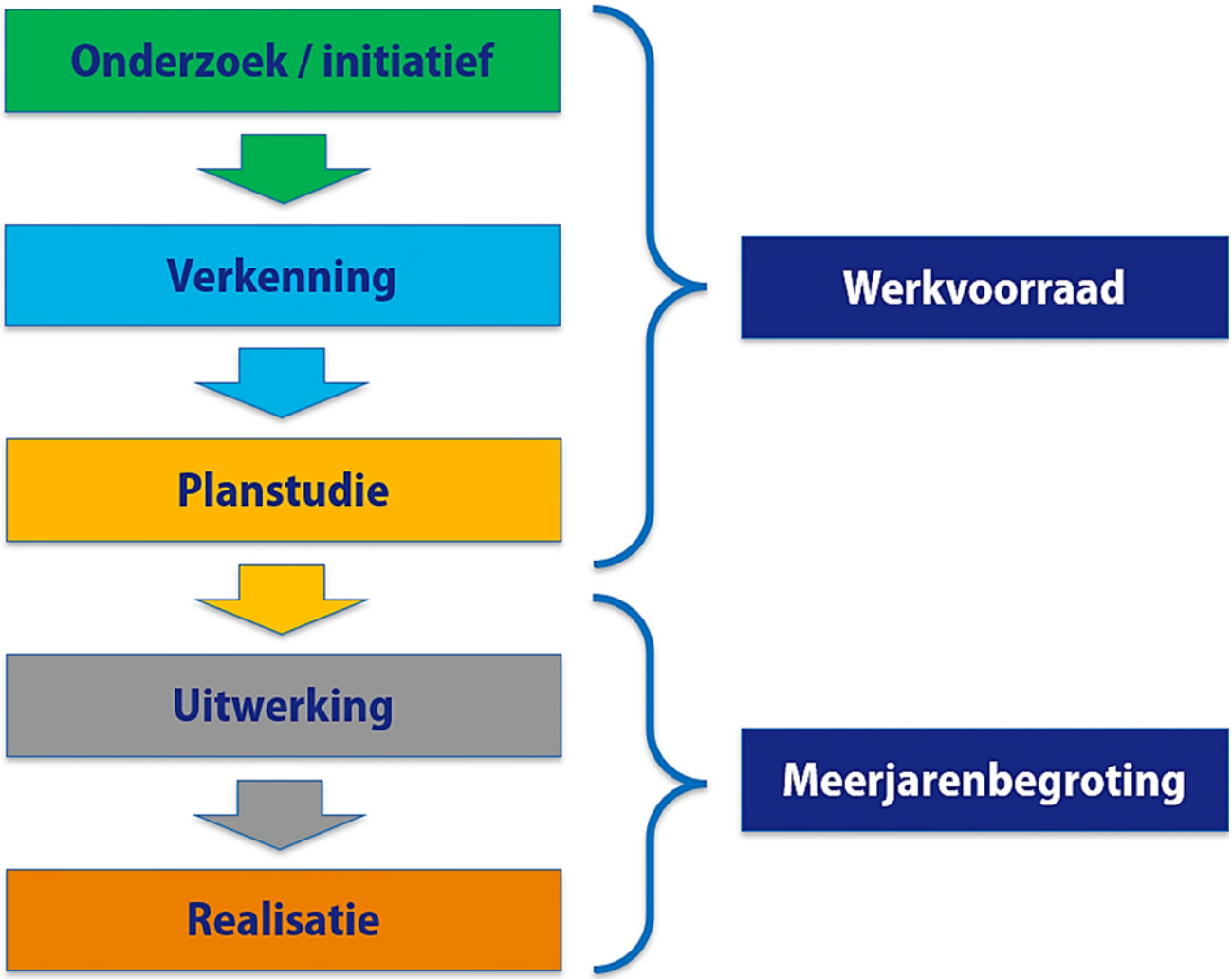
De geografische grenzen en gemeenten ziet u op onderstaand kaartje. Het werkgebied van de MRDH omvat 21 gemeenten.

1.3. Uitgangspunten en randvoorwaarden

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

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

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



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

<u>Onderzoek/initiatief</u>
Er is een probleem geconstateerd. In de onderzoeksfase komen beoogde effecten op de regionale bereikbaarheid, een globale scope en inschatting van de kosten en mogelijke periode van uitvoering aan de orde. Deze fase resulteert in een voorstel aan de bestuurscommissie om een verkenning te starten.

<u>Verkenning</u>
Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht met een indicatie van de verwachte investeringskosten. Deze fase resulteert in een voorstel aan de bestuurscommissie om in de planstudie een aantal varianten nader te onderzoeken.

Planstudie
Na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie. De planstudie resulteert in een voorstel aan de bestuurscommissie voor een voorkeursvariant met een kostenraming en globale dekking.

Uitwerking
Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden. De initiatiefnemer werkt het ontwerp verder uit, organiseert de noodzakelijke processtappen en bereidt de subsidieaanvraag voor. Deze fase resulteert in een voorstel aan de bestuurscommissie om het definitieve ontwerp en de bijbehorende kostenraming en planning vast te stellen, dan wel goed te keuren.

Realisatie
Het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend. Met het verlenen van de subsidie of het verstrekken van de opdracht neemt de bestuurscommissie een realisatiebesluit.

Vaststelling
Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. Ov-projecten maken daarbij onderdeel uit van een concessie met afspraken en middelen voor exploitatie en beheer- en onderhoud.

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

Door de fasering bereidt de MRDH zich stapsgewijs voor op een mogelijke toekomstige financiële bijdrage aan het project. Het heeft namelijk geen zin om projecten te laten voorbereiden waar uiteindelijke geen budget voor is. Voor het opnemen of wijzigen van budget in de begroting is een besluit van het algemeen bestuur vereist. Dat gebeurt op drie momenten in het jaar: bij de vaststelling van de begroting en bij de begrotingswijzigingen op basis van de eerste en tweede Bestuursrapportage.

In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio. Ongeacht de fase waarin een MIRT-project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de (meerjaren)begroting.

1.4. Budgetten

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogeheten Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2027 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma

Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor ov-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en ov-projecten komen. In het budget zitten ook de reserveringen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die de MRDH zelf ïnitieert. Als eerste uitwerking van de Mobiliteitsvisie reserveert dit programma ook budget voor proefprojecten publieke mobiliteit (o.a. regionaal deelfietsensysteem) in 2026.

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

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

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

Voor het IPVa 2027 gelden de volgende randvoorwaarden:

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

2. Integrale programma’s

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

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

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

De metropolitane fietsroutes zijn opgenomen in het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR). Voor het verbeteren van overstappunten is er het programma ketenmobiliteit op ov-knooppunten.

3. Afspraken BO MIRT

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

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

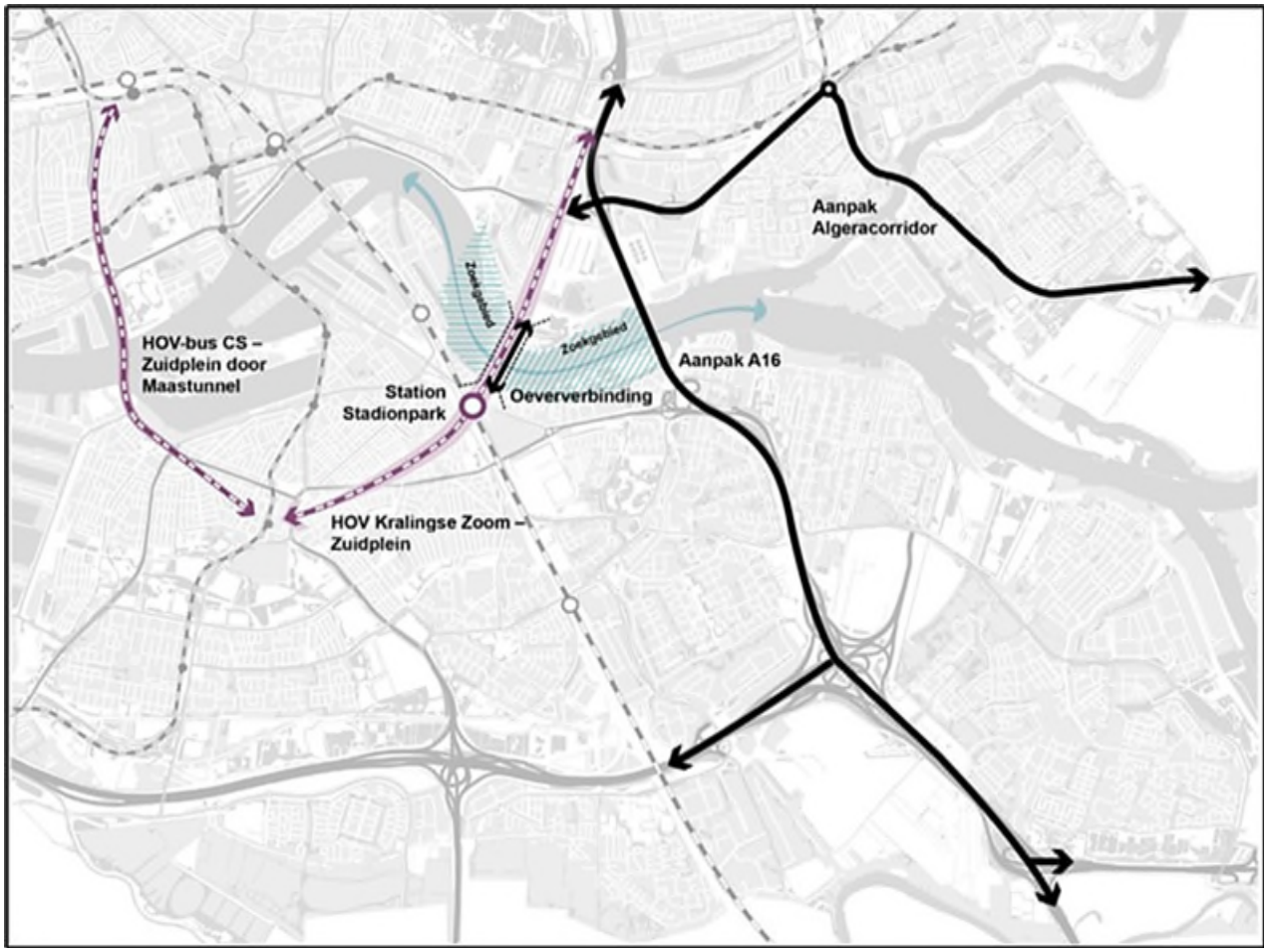
In januari 2026 hebben Rijk en regio aanvullende afspraken gemaakt en middelen beschikbaar gesteld in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo). Voor de Oude Lijn zijn de verkenningen van de knooppunten Schiedam Centrum en Laan van NOI afgerond. Ook is voor de uitvoering extra geld gereserveerd. Zie voor een beschrijving van deze deelprojecten paragraaf 4.3. In relatie tot de spoorverdubbeling heeft de MRDH extra geld vrijgemaakt voor de landschapsversterking van het Bijzonder Provinciaal Landschap.
Voor de uitbreiding van de scope van de Vlietlijn met een tunnelvariant bij de passage sporendriehoek is de scope uitgebreid. Hiervoor heeft de MRDH extra geld gereserveerd.

3.1. Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

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

- Stadsbrug, HOV en station Stadionpark
  Voor dit project is in december 2023 een bestuurlijke overeenkomst (BOK) gesloten. Een verdere duiding van de inhoud staat in hoofdstuk 4.2.

- A16 Van Brienenoordcorridor
  Het Rijk werkt aan het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van de A16 en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.
- Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel
  De kortetermijnmaatregelen, zoals de aanleg van een vrije busbaan, zijn in april 2024 opgeleverd. De maatregelen voor de middellange termijn staan in hoofdstuk 6.2.
- Station Stadionpark
  Dit station viel eerst onder de maatregelen van de Oude Lijn. Het Rijk en de gemeente Rotterdam bouwen het station om van evenementenstation tot regulier station waar de City Sprinter gaat halteren. Dit station is ondergebracht bij het programma Stadsbrug, HOV en station Stadionpark.
- Algeracorridor
  De maatregelen Algeracorridor worden zonder het Rijk door de regionale partijen uitgewerkt; dit project valt dus niet meer binnen dit programma. Een beschrijving van de planuitwerking Algeracorridor staat in hoofdstuk 4.4.
- Kralingseplein
  Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein in de toekomst een knelpunt vormt en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.



Overzicht van de projecten uit de afspraken Oeververbinding

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

In CID-Binckhorst worden zo'n 35.000 woningen gebouwd. In het MIRT zijn besluiten genomen over onderstaande deelprojecten- en programma's en zijn er bestuursovereenkomsten getekend:

- No Regret CID-Binckhorst
  Voor dit programma is in 2019 een bestuursovereenkomst getekend. Er resteren nog enkele fietsgerichte maatregelen om uit te voeren. Het programma is daarmee ondergebracht bij hoofdstuk 4.1.
- De Vlietlijn (voorheen: Bereikbaarheid CID-Binckhorst)
  Dit gaat om de planuitwerking voor een tramverbinding in Binckhorst plus een aantal mobiliteitsmaatregelen. Over de tramverbinding leest u meer in hoofdstuk 4.1.

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

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

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

- Oude Lijn en knooppunten
  Voor dit programma loopt een verkenning. Hierover leest u meer in hoofdstuk 4.2 en 4.3.
- LeiZo
  De provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer werken aan een verkenning voor openbaar vervoer Leiden - Zoetermeer, waar de MRDH later kennis van zal nemen.

- Station Stadionpark
  Dit station valt onder de maatregelen van de Stadsbrug en maakt geen onderdeel meer uit van dit pakket.
- Metronet/RandstadRail
  Dit onderdeel krijgt vijf programma's en projecten die de MRDH verder verkent, uitwerkt en realiseert:
  1. Gekoppeld rijden RandstadRail 4
  2. Gekoppeld rijden RR2/RR3
  3. Frequentieverhoging Metronet lijnen C en E
  4. Metrostation Beurs
  5. Vervangen spoorbeveiliging

  De onderdelen zijn afzonderlijk beschreven in de paragrafen 4.2, 4.3, 4.4 en 4.5, afhankelijk van de fase van het deelproject.

3.4. Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland

De gebiedsuitwerking is gericht op slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen. Een belangrijk deel van het pakket bestaat uit de realisatie van de Metropolitane Fietsroutes Westland-Den Haag via Honselersdijk en Westland-Delft. Hierover leest u meer in hoofdstuk 5.1. Een onderzoek voor de (middel)lange termijn naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is beschreven in hoofdstuk 4.2.

3.5. MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam

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

Voor de fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse is in 2025 een realisatieovereenkomst gesloten. Deze maatregel wordt in 2026 en 2027 gerealiseerd.

3.6. Mobiliteitspakketten

Het Rijk stelt via specifieke uitkeringen budget beschikbaar voor mobiliteitspakketten. Deze omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én gemeenten in de regio bekostigd. De rijksbijdrage is dus een bijdrage aan regionale en lokale maatregelen. Het Rijk geeft hiervoor de volgende voorwaarden mee:
- 50% cofinanciering door de regio;

- voor de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend met een jaarlijkse indexatie conform de IBOI tot het moment van uitbetaling;
- afdracht van het btw-deel van de rijksbijdrage aan het Btw-compensatiefonds;
- de bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering aan gemeenten;
- de risico's blijven voor de regio.

Het Rijk reserveert inclusief btw en op prijspeil 2022 de volgende budgetten:
- Oeververbindingen: € 0 miljoen (betrokken bij planuitwerking voorkeursalternatief)
- Binckhorst: € 59 miljoen
- Oude Lijn: € 90,5 miljoen (€ 12,5 miljoen overgeheveld naar traverse station Stadionpark)

In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van deze mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in:
- concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw;
- effect van deze maatregelen op nationale netwerken;
- mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om de mobiliteitstransitie te ondersteunen?);
- de bijdrage van de regio.

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

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

Let op! Een aantal gemeenten kan bij het Rijk subsidie aanvragen in het kader van woningbouwversnellingsafspraken. Deze afspraken kennen waarschijnlijk dezelfde voorwaarden en kaders als de mobiliteitspakketten. Infrastructurele projecten die in deze afspraken worden opgenomen, kunnen eventueel ook in aanmerking komen voor subsidie bij de MRDH. Ook dan volgen we ons reguliere proces voor grote en kleine projecten en hanteren de in de subsidieverordening opgenomen systematiek.

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

4.1. Programma's Investeren in bereikbaarheid

No Regret CID-Binckhorst

Fase	:	Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	:	Realisatie 2020-2025 (Verlengd tot laatste project is afgerond)
Investering	:	€ 77,8 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 17,5 miljoen, plus Rijk via BDU € 13,7 miljoen
Budget prijspeil 2026	:	€ 15,7 miljoen, plus Rijk via BDU € 13 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

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

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

De resterende lijst projecten wordt uitgevoerd tot en met 2028. De financieel omvangrijkste projecten zijn de snelfietsroute Verlengde Velostrada en de fietsroute Trekvliettracé. Verder is budget geoormerkt voor een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan

van NOI. De lijst van projecten staat in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO MIRT van november 2019.

In 2024 besloot de stuurgroep de samenwerkingsovereenkomst met twee jaar te verlengen tot en met 2026. Aanleiding is de latere realisatie van een aantal projecten. Het programma wordt afgesloten als alle projecten zijn afgerond.

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

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

De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst)

Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase:	:	Uitwerking
Planning	:	Uitvoering 2029 - 2033
Investering	:	€ 595 miljoen inclusief btw, inclusief € 72 miljoen overheveling No Regret inclusief btw en inclusief € 45,88 miljoen inclusief btw voor Basispakket Mobiliteit en € 20 miljoen inclusief btw voor scopeuitbreiding sporendriehoek.
Subsidie MRDH	:	€ 125,8 miljoen exclusief btw maar inclusief overheveling No Regret en scope uitbreiding sporendriehoek
Budget prijspeil 2026	:	€ 142,6 miljoen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever planstudie, mede-opdrachtgever (railinfrastructuur) en subsidieverlener (overige onderdelen) realisatie

In het bestuurlijke overleg Leefomgeving 2023 hebben Rijk en regio de afspraken vastgelegd in een definitief voorkeursbesluit en een bestuursovereenkomst. In deze overeenkomst staan concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID Binckhorst, plus afspraken over organisatie, financiële risico’s en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van het kader van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: “Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring”.

Op basis van bovenstaande zijn de partijen de planstudiefase gestart. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie. Denk aan een samenhangende aanpak gericht op fietsen en lopen, en de inzet van flankerend beleid op deelmobiliteit en een stringent parkeerbeleid. HTM en MRDH doen samen met de betrokken gemeenten een studie naar de mogelijke ov-lijnvoering in en rond de Binckhorst.

De volgende fase van de stedelijke ontwikkeling moet gelijk oplopen met de uitwerking en realisatie van het voorgenomen voorkeursalternatief. Dat bestaat uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. Dit in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. Voor de passage van sporendriehoek is de scope uitgebreid met een tunnelvariant.
Om deze kosten te dekken heeft het Rijk € 268 miljoen, de gemeenten € 132,5 miljoen en de MRDH € 102,5 miljoen gereserveerd, plus € 72 miljoen overheveling vanuit het No Regret-pakket. Al deze bedragen zijn inclusief btw en prijspeil 2022. In januari 2026 hebben Rijk en regio besloten de scope uit te breiden met een tunnelvariant voor de passage sporendriehoek en hiervoor € 20 miljoen inclusief btw vrij te maken.

.

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

De flankerende maatregelen binnen het pakket hebben een omvang van € 45,88 miljoen inclusief btw:

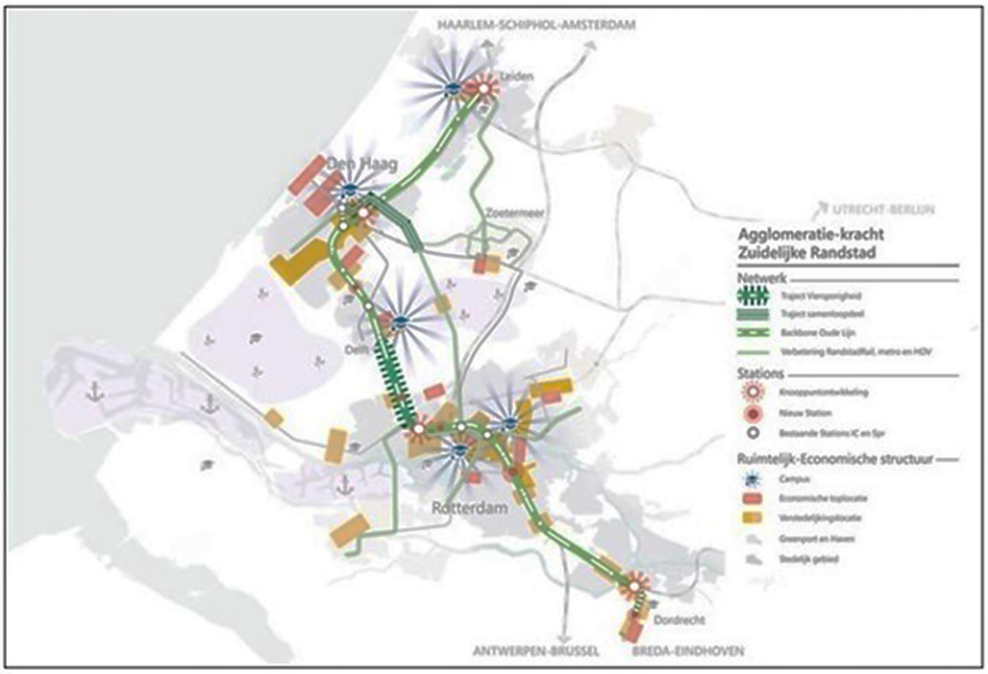
Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising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

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Afronding verkenning eind 2025
Investering	:	€ 1.595 miljoen inclusief 18,2% btw (inclusief Metronet en RR 3 en 4)
Subsidie MRDH	:	€ 20,7 miljoen inclusief btw (prijspeil 2022)
Budget prijspeil 2026	:	€ 55,1 miljoen exclusief btw, inclusief landschapsversterking.
Rol MRDH	:	Participant

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

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



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

In januari 2026 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de uitkomsten van de verkenningen naar de knooppunten Schiedam Centrum en Laan van NOI. Over de projecten leest u meer in paragraaf 4.3.

RandstadRail & Metronet

Fase	:	Verkenning, planstudie en realisatie (fasering verschilt per deelproject)
Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	:	Realisatie 2028 - 2035
Investering	:	€ 550 miljoen inclusief btw
Subsidie MRDH	:	€ 227,3 miljoen exclusief btw (prijspeil 2024)
Budget prijspeil 2026	:	€ 113,1 miljoen Metronet en € 120,4 miljoen overige onderdelen exclusief btw, exclusief metrowerkplaats Waalhaven
Rol MRDH	:	Bevoegd gezag in het kader van de Wet lokaal spoor, opdrachtgever infrastructuur, subsidieverlener weginfrastructuur en ketenmobiliteit

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

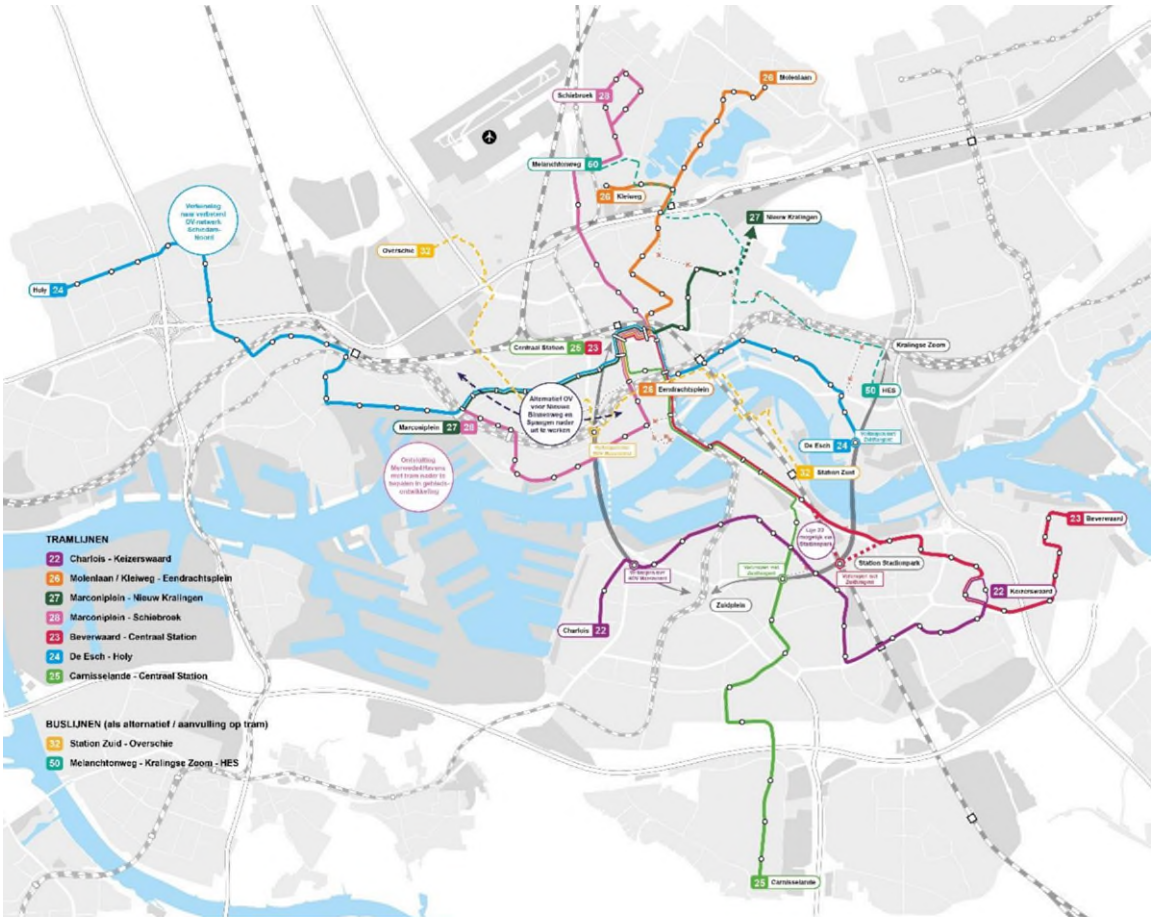
1. Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 4
   Dit betekent dat per 2027 de reguliere dienstregeling wordt uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit voor het vervoer van reizigers. Dit project is beschreven in paragraaf 4.3.
2. Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 2 of lijn 3
   Dit deelproject verkent op welke lijn in het stedelijk gebied van Den Haag het gekoppeld rijden het beste kan worden ingepast. Lees meer over dit project in paragraaf 4.2.
3. Frequentieverhoging op het Metronet
   De eerste stap is de frequentieverhoging op de E-lijn vanaf 2030. De tweede stap is de verhoging van de frequentie op de C-lijn. Dit project is beschreven in paragraaf 4.5.
4. Metrostation Beurs
   Het verhogen van de capaciteit en doorstroming op dit metrostation rond 2035; het kruispunt waar alle hoogfrequente metrolijnen samenkomen. Dit project is beschreven in paragraaf 4.2.
5. Spoorbeveiliging samenloopdeel
   Op korte termijn is groot onderhoud noodzakelijk, maar op langere termijn is vervanging nodig om een hogere frequentie op dit traject mogelijk te maken vanaf 2030-2035. Dit project is beschreven in paragraaf 4.2.

Programma Toekomstvast Tramnet Rotterdam

Fase	:	Planstudie, planuitwerking en realisatie
Planning	:	Planstudie in 2024, looptijd realisatie tot 2030
Investering	:	Schatting € 77- € 97 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 55 miljoen (prijspeil 2024) (€ 47 miljoen subsidie en € 8 miljoen studie/onderzoeksbudget)
Budget prijspeil 2026	:	€ 58,5 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener (buitenruimte), opdrachtgever (railinfrastructuur)

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

Het doel is om het tramnet op zo'n manier te optimaliseren dat het - net als het metronet - een substantiële bijdrage levert aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam. In juli 2023 is het plan vastgesteld en in 2024 vond nadere uitwerking plaats, inclusief de financiële aspecten die zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Hiermee stemde de bestuurscommissie op 5 februari 2025 in. De MRDH heeft voor de eerste veranderingen aan het tramnet in 2025 en 2026 subsidies verleend.



4.2. Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark

Fase	:	Uitwerking
Planning	:	2024 - eind 2027 verkenning gereed
Investering	:	€ 1.288 miljoen inclusief btw (plus € 197,4 miljoen voor station Stadionpark)
Subsidie MRDH	:	€ 198,3 miljoen exclusief btw (prijspeil 2022), geen bijdrage voor station Stadionpark
Budget prijspeil 2026	:	€ 227,9 miljoen exclusief btw
Rol MRDH	:	Subsidieverlener, mede-opdrachtgever

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

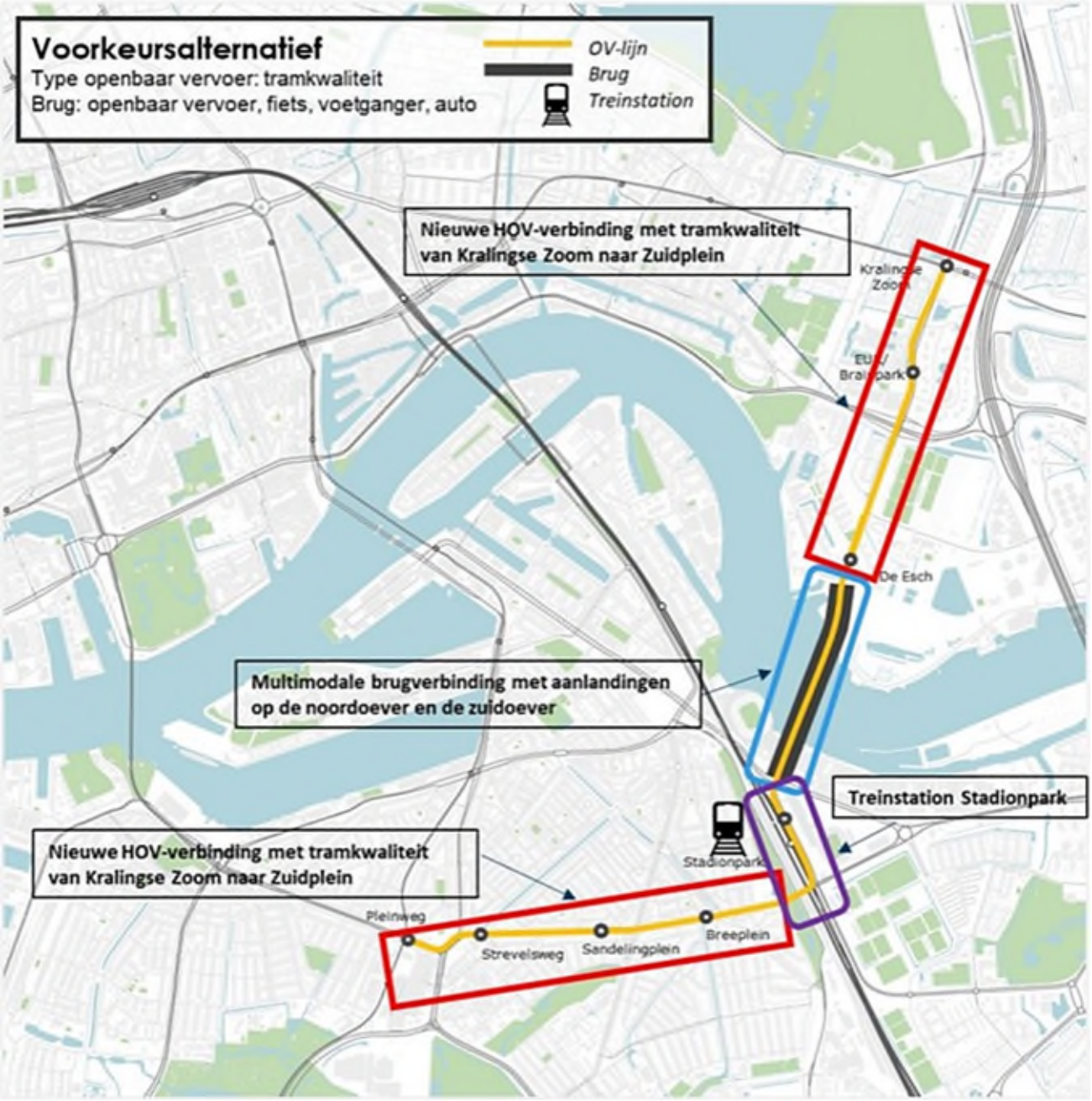
De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, aan fietsers en voetgangers en aan een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.
Tijdens de MIRT-verkenning is een onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de onderzochte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

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

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

- een systeem en techniekkeuze voor de HOV-verbinding met tramkwaliteit tussen Kralingse Zoom en Zuidplein;

- een vlotte en veilige brug inclusief de inzet van optimalisatiemogelijkheden (zoals oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug;
- invulling van de term ‘autoluwe wegverbinding’.



RandstadRail Gekoppeld rijden lijn 2 of lijn 3

Fase	:	Verkenning
Planning	:	2024 - begin 2026 verkenning gereed
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

De verkenning dient als beslisdocument voor de MRDH en de gemeente Den Haag om te bepalen op welke lijnen van RandstadRail verlenging van de perrons haalbaar en effectief is. Naast de lijnen 3 en 4 neemt de gemeente ook lijn 2 mee in deze verkenning.

Capaciteit Station Beurs

Fase	:	Verkenning
Planning	:	Medio 2026 verkenning gereed
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

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

Drukte op de perrons van station Beurs. Foto: RET

In het onderzoek naar de reizigersbeoordeling van ov-knooppunten in 2019 scoorde Beurs een 7,0. Maar het doel voor metropolitane knooppunten is ten minste een 7,5. Een substantiële verbetering van de capaciteit en de kwaliteit vraagt om ingrijpende maatregelen. Bijvoorbeeld om meer ruimte en licht te brengen in de centrale hal, de zichtbaarheid van de entree te verbeteren en zo nodig perrons te verbreden op de oost-west lijn. Hiervoor wordt nog nader onderzoek uitgevoerd. Deze maatregelen kunnen alleen uitgevoerd worden in nauwe samenhang met de vastgoed- en gebiedsontwikkeling en de stadsprojecten in de buitenruimte. De MRDH, RET en gemeente Rotterdam hebben in een startdocument deze en andere opgaven in hun onderlinge samenhang beschreven. De verwachting is dat dit alles forse ingrepen, intensieve samenwerking en een multidisciplinaire aanpak vergt. De eerste vervolgstap is een verkenning om:

- de scope van het project verder af te bakenen;
- nadere onderzoeken uit te voeren;
- alternatieven voor de verkenning te bepalen;
- een eerste kostenindicatie op te stellen.

Bij verdere vervolgstappen zal nadere besluitvorming over verkenning en planstudie in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan de orde komen.

Spoorbeveiliging samenloopdeel

Fase	:	Verkenning
Planning	:	Realisatie 2030 - 2035
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever

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

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

Verkenning Koningscorridor

Fase	:	Onderzoek/initiatief, verkenning
Planning	:	xxxx
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

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

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

HOV Westland

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Afronding Verkenning in 2026
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever

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

Bus Rapid Transit in Nantes, Frankrijk

Afronding van de verkenning is voorzien in 2026. Naar verwachting neemt de BcVa in de loop van 2026 een besluit over het vervolg van dit project.

4.3. Planstudies Investeren in bereikbaarheid

RandstadRail Gekoppeld rijden lijn 4

Fase	:	Verkenning, planstudie
Planning	:	Uitwerking gereed medio 2026
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Budget prijspeil 2026	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever, subsidieverlener

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

- aanpassen sporen, wissel, beveiliging en seinen;
- vergroten tractie en stroomvoorziening;
- aanpassen haltes en tramwaarschuwingsinstallaties;
- ombouw van kruisingen;
- aanpassen voertuigen en nieuwe voertuigen.

Gekoppeld rijden op lijn 4. Foto: Leen Dortwegt.

Knooppunt Schiedam Centrum

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Afronding planstudie in 2027
Investering	:	€ 153,4 miljoen inclusief btw
Subsidie MRDH	:	€ 20 miljoen inclusief btw
Budget prijspeil 2026	:	€ 17 miljoen exclusief btw
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever planstudie

In het BO MIRT van januari 2026 is de verkenningsfase van dit deelproject afgerond. De planstudie richt zich op een eerste zinvolle stap: een nieuwe transfertunnel, aansluiting openbare ruimte op de entrees, extra opgangen naar de metro, openen oost entree van de metro en vernieuwing van het busstation. Het lost het transferknelpunt en het knelpunt op het metroperron op, verbetert de sociale veiligheid in het station en op het busstation, maakt het station toegankelijker en verbetert de overstap tussen trein en metro.

Knooppunt Schiedam Centrum in volgelvlucht. Foto: Team SDM

Knooppunt Den Haag Laan van NOI

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Afronding planstudie in 2027
Investering	:	€ 165,4 miljoen inclusief btw
Subsidie MRDH	:	€ 19,7 miljoen inclusief btw
Budget prijspeil 2026	:	€ 16,8 miljoen exclusief btw
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever planstudie

In het BO MIRT van januari 2026 is ook de verkenningsfase van dit deelproject afgerond. De planstudie richt zich op:

- een nieuwe perrontunnel;
- (verlengde) perronkappen op alle perrons;
- extra opgangen naar de perrons;
- een overdekte, bewaakte fietsenstalling aan Leidschendam-Voorburg zijde;
- de tramkeervoorziening vervangen door een tailtrack;
- het opheffen bestaande P+R;
- vernieuwing van de openbare ruimte aan beide zijden.

Knooppunt Laan van Nieuw Oost-Indië in vogelvlucht. Foto: gemeente Den Haag

4.4. Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid

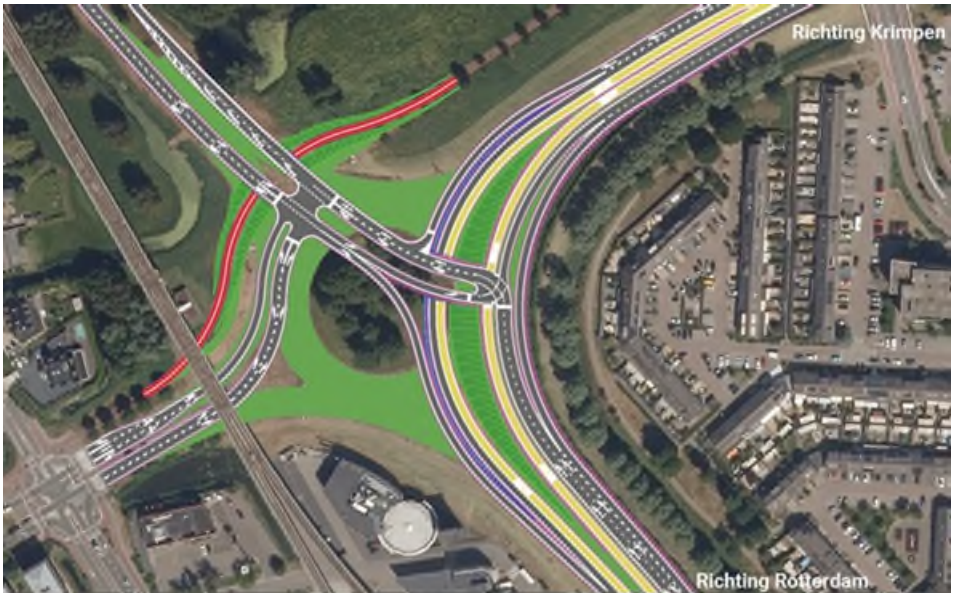
Algeracorridor

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

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

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

- kruising Abraham van Rijckevoorselweg/IJsselmondselaan geen oversteek voor langzaam verkeer;
- verbeteren fietsnetwerk in Kralingseveer/’s-Gravenland;
- aanpassen maximumsnelheid Abraham van Rijckevoorselweg tussen Kralingseplein en Capelseplein;
- aanpassen rijstrookindeling inclusief busbaan op Abraham van Rijckevoorselweg van Capelseplein naar Capelsebrug;
- ombouw Capelseplein;
- extra rijstrook auto op Algeraweg richting Capelseplein;
- aanleg Krakeling;
- ontkoppelen Ketensedijk van Algeraweg
- optimaliseren Grote Kruising.



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

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

- fietserstunnel onder Algeraweg verbreden;
- fietsbrug over Schönbergland aanleggen;
- aanpassen van Rijckevorselweg tussen kruising van Beethovenlaan/Capelsebrug en Capelseplein;
- optimaliseren van drie kruispunten en de wisselstrook;
- mogelijk wettelijk verplichte mitigerende maatregelen geluid.

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

Metrowerkplaats Waalhaven

Fase	:	Planuitwerking
Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	:	Realisatie 2026 - 2030
Investering	:	€ 136 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 136 miljoen
Budget prijspeil 2026	:	€ 137,9 miljoen (via begrotingsprogramma Mobiliteit)
Rol MRDH	:	Opdrachtgever infrastructuur

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

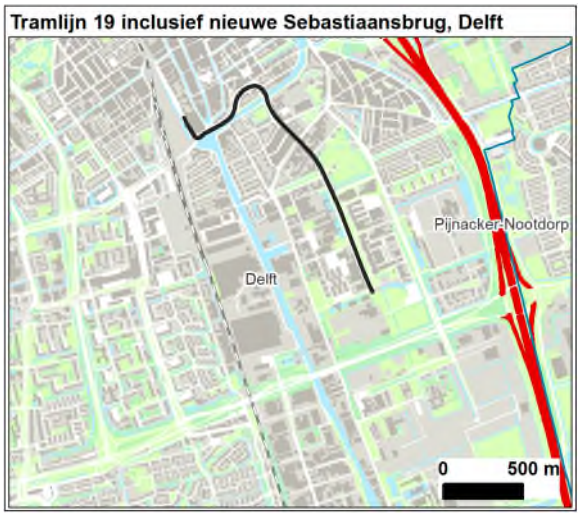
Metrowerkplaats Waalhaven. Foto: Fleur Buitink/Beeldbank RET

4.5. Realisatie Investeren in bereikbaarheid

Tramlijn 19b Delft

Opdracht SA	:	Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase	:	Realisatie
Planning	:	2025/26 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf medio 2027
Investering	:	€ 92,05 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 92,05 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever

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



Frequentieverhoging Metronet

Fase	:	Planuitwerking en realisatie
Planning	:	Realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	:	€ 196,6 miljoen (exclusief voertuigen en metrowerkplaats)
Subsidie MRDH	:	€ 98,3 miljoen plus € 23,4 miljoen algemene risicoreservering
Budget prijspeil 2026	:	€ 113,1 miljoen (inclusief risicoreservering en minus bestedingen t/m 2026
Rol MRDH	:	Opdrachtgever

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

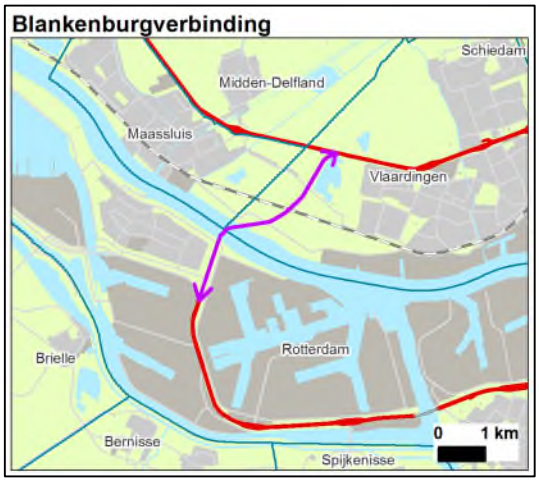
De planuitwerking richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 ritten per uur. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar:

- onderhoudsvoorzieningen/werkplaats;
- uitbreiding opstellocaties;
- energievoorziening;
- spoorbeveiliging;
- geluidsmaatregelen;
- veiligheidsmaatregelen.

In februari 2026 is het realisatiebesluit genomen. Dit gaat over nieuwe voertuigen en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, de mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen. Net als Gekoppeld rijden RandstadRail, maakte dit programma deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen.

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Gereed in 2026 (programma is gesloten maar uitvoering vindt nog plaats in 2027/2028)
Investering	:	€ 1,1 miljard
Subsidie MRDH	:	€ 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH	:	Subsidieverlener



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

De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op de noord- en de zuidoever. Regionale en lokale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven met meer recreatieaanbod en nieuwe natuur. Ook bevat het programma extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen.
De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald. In 2024 is subsidie verleend voor de eerste fase van maatregel M4: een fietspad bij het Volksbos in Vlaardingen. De nog resterende maatregelen uit het kwaliteitsprogramma worden naar verwachting in de periode tussen nu en 2028 gerealiseerd.

Aanleg tunnel in de Blankenburgverbinding. Foto: Rijkswaterstaat

Fietscorridor Schiedam

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Looptijd realisatie tot 2030
Investering	:	Eerste fase € 18,4 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 9,4 miljoen (prijspeil 2026)
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

In het gebied tussen Schiedam Centrum en Rotterdam West ontwikkelen beide gemeenten twee grote woningbouwlocaties: Schieveste en Merwe-Vierhavens. In totaal gaat het om circa 7.000 nieuwe woningen. Tegelijkertijd loopt in Schiedam Nieuwland-Oost het Nationaal Programma om de leefbaarheid, veiligheid en sociaaleconomische positie van de wijk te verbeteren. Het project Fietscorridor Spaanse Polder - Merwe-Vierhavens verbindt de beide woningbouwlocaties en de wijk Schiedam Oost met de werklocaties in Spaanse Polder aan het noordeinde van het tracé en Merwe-Vierhavens aan het zuideinde. Het project maakt de arbeidsplaatsen op deze werklocaties met de fiets goed bereikbaar. De route doorbreekt de barrières van de A20, het gebouw van Lentiz/LIFE College, de spoorlijn en de metrobaan en brengt de fietsroute op de corridor op een hoger plan.
In de eerste fase pakt Schiedam, in samenhang met de gebiedsontwikkeling Schieveste, de barrière van de infrastructuur-bundel aan door twee nieuwe fietsonderdoorgangen te maken. Hiervoor heeft Schiedam afspraken gemaakt met het Rijk, de spoor- en wegbeheerders Rijkswaterstaat, ProRail en RET, en Lentiz/LIFE College. Schiedam ontvangt hiervoor ook bijdragen van het Rijk vanuit de Woningbouwimpuls (WBI). De totale investering is € 18,4 miljoen (prijspeil 2025).

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

In deze eerste fase pakt Schiedam de volgende zaken aan:
- de onderdoorgang onder het Lentiz-gebouw;
- het spoor en de metro;

- verbetering van de passage door Schieveste en over de Horvathweg.

In de volgende fasen gaat de route verder over de Boerhaavelaan en sluit de Rotterdamsedijk aan op de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam.

5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Duurzame Mobiliteit

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

Smart Mobility

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

Gedragsaanpak

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

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De MRDH heeft de ambitie uitgewerkt in de Regionale Fietsagenda. Dit moet leiden tot een strategie die het Rijk, de MRDH en de gemeenten gezamenlijk volgen om met cofinanciering de omvang van de fietsinvesteringen aanmerkelijk te verhogen. De 'Schaalsprong Fiets', zoals voorgenomen in het Ambitiedocument '2de Etappe Tour de Force' uit 2019, wordt daarmee zichtbaar. In 2024 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een rijksbijdrage van € 3 miljoen inclusief btw voor twee doorfietsroutes in de metropoolregio.. De financiële aspecten werken door in dit investeringsprogramma.
Het Rijk bereidt in 2026 een tweede tranche rijksbijdragen aan doorfietsroutes voor.

Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028

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

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

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

Voor de uitvoering van dit programma hebben we van het Rijk een bijdrage van € 4,23 miljoen toegekend gekregen.

Regionaal deelfietsen systemen

De MRDH heeft in juni 2025 geconcludeerd dat een publiek regionaal deelfietsensysteem haalbaar is. Zo'n systeem kan bijdragen aan het invullen van de grote opgave voor mobiliteitstransitie. Het komt tot in de haarvaten van alle wijken en buurten van de metropoolregio. Het deelfietssysteem is een goede aanvulling op het ov door de first en last mile te faciliteren.
Deelfietsen zijn belangrijk in de uitwerking van publieke mobiliteit, zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie. Het Rijk heeft de MRDH in het BO MIRT een bijdrage toegekend van € 1,2 miljoen (inclusief btw) voor een proefproject. Op 4 maart 2026 heeft de BCVa de studie besproken over de verdere uitwerking. En besloten om een aanbesteding voor te bereiden voor een systeem in de gemeenten Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk en Zoetermeer. Dat gebeurt bij wijze van proef voor een periode van drie jaar. Hiervoor is een budget gereserveerd in het programma Kleine projecten.

Publieke mobiliteit in samenwerking met zorgvervoer

We starten een proefproject om een regionaal plan voor publieke mobiliteit in samenwerking met een zorgaanbieder, vervoerders en gemeenten uit te werken en te implementeren binnen de MRDH. De focus ligt op de introductie van vraaggestuurd ov, het integreren van verschillende reizigersgroepen (regulier ov en doelgroepenvervoer) en het ontwikkelen van een toekomstbestendig en efficiënt mobiliteitssysteem.
Door de introductie van vraaggestuurd ov en de integratie van doelgroepenvervoer en regulier ov wordt de bereikbaarheid verbeterd en efficiënter georganiseerd.
De proef is geslaagd als:
- de afstemming tussen vraaggestuurd ov en doelgroepenvervoer verbetert;
- de bereikbaarheid voor inwoners en vooral kwetsbare reizigersgroepen verbetert;
- door integratie van vervoersstromen de inzet van middelen efficiënter wordt;
- het bijdraagt aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor leefbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid in de regio

Het Rijk heeft bij het BO MIRT van januari 2026 een bijdrage voor dit proefproject toegezegd.

Publieke mobiliteit in de haven

De gemeente Rotterdam, Havenbedrijf, MRDH, Provincie Zuid-Holland en Deltalinqs hebben geconstateerd dat de bereikbaarheid van de werklocaties in het havengebied ernstig tekortschiet. De reistijden van ov zijn te lang en sluiten niet aan bij de werktijden van ploegendiensten. Versterking van het ov-busvervoer in de haven is praktisch onmogelijk, er is behoefte aan nieuwe vervoeroplossingen.
De slechte bereikbaarheid beperkt ook het aantal mensen dat in de haven kan komen werken. Met nieuwe vormen van publieke mobiliteit kan meer op maat en kosteneffectiever een betere bereikbaarheid worden gerealiseerd.
Doelstelling van het project is een vergroting van het arbeidsmarktspotentieel in de haven, door publieke mobiliteit aan te bieden met een reistijd van maximaal 1,3 keer de reistijd met auto en die betaalbaar is. De samenwerkende partijen streven naar een dekkend publiek mobiliteitsysteem in de hele haven rond 2030. Voor werknemers die niet met eigen auto naar hun werkgever willen of kunnen reizen. Het gaat om een mix van publieke mobiliteitsvormen die er nu in delen van de haven al zijn: carpooling, vanpooling (bedrijfsvervoer), een hopperlijn, ov en incidenteel vervoer.

5.1. Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit

Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Fase	:	Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	:	Planstudies en realisatie tot en met 2030
Investering	:	Circa € 250,1 miljoen tot einde werk voor aanpassing infrastructuur,
Bijdrage MRDH	:	€ 156,1 miljoen aanpassing infrastructuur
Budget prijspeil 2026	:	€ 156,1 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever (railinfrastructuur), financier (voertuigen), subsidieverlener (buitenruimte)

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

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

Aangepaste tramhalte Mauritskade in Den Haag

Programma InnOVatieroute

Fase	:	Verkenningen t/m realisatie
Planning	:	programma verlengd tot en met 2027
Investering	:	€ 2,8 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 0,9 miljoen voor de jaren 2025-2027
Budget prijspeil 2026	:	€ 0,9 miljoen
Rol MRDH	:	Opdrachtgever mede namens de vervoerbedrijven

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

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

In 2025 heeft de bestuurscommissie besloten om het programma met drie jaar te verlengen. Naast de bijdragen van vervoerders draagt MRDH jaarlijks € 300.000 bij aan dit programma. Daarbij treden wij namens de programmadeelnemers op als opdrachtgever.

Presentatie mobiele abri voor omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden. Foto: HTM

Slim en Schoon naar Stad en Strand

Fase	:	Onderzoek, verkenning, realisatie
Planning	:	Realisatie tot 2027 (programma is gesloten maar er lopen nog subsidies)
Investering	:	€ 30 miljoen, waarvan NS € 15 miljoen en Den Haag € 10 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 5 miljoen via aanmeldingen in programma Kleine projecten
Budget prijspeil 2026	:	€ 5 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

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

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

Metropolitane Fietsroutes

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Gefaseerde realisatie van routes tot maart 2030
Investering	:	€ 200 miljoen 2020-2030 op basis van 8 routes
Subsidie MRDH	:	€ 147 miljoen op basis van 8 routes
Budget prijspeil 2026	:	€ 141,3 miljoen op basis van 6 routes
Rol MRDH	:	Gedeeld projecteigenaar in verkenningsfase, subsidieverlener in planuitwerking, monitorende rol als kwaliteitsborger

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

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

Voor drie routes uit de eerste tranche is een samenwerkingsovereenkomst getekend. Het gaat om:

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

Op 5 juli 2023 heeft de BcVa besloten tot realisatie van de MFR Ridderkerk - Rotterdam en is de samenwerkingsovereenkomst getekend. Dit is de eerste van in totaal vier routes van de tweede tranche die de BcVa in 2020 besloot te verkennen.

- Op 4 februari 2026 heeft de BCVa besloten tot realisatie van de MFR Westland - Den Haag via Honselersdijk en is de samenwerkingsovereenkomst getekend. Op 4 maart 2026 - heeft de BCVa besloten tot realisatie van de MFR Westland – Delft. Ook is op die datum de samenwerkingsovereenkomst getekend.
- De routes Den Haag - Pijnacker en Westland - Den Haag via Monster maken geen onderdeel meer uit van MFR. Voor de fietsroute Den Haag - Pijnacker is een separate afspraak gemaakt over de Nieuwe Tolbrug. Voor deze oversteek over de Vliet, onderdeel van het programma No Regret Binckhorst, is een bestuurlijke afspraak gemaakt over een extra bijdrage van de MRDH voor de nieuwe fietsbrug.

Alle routes uit de eerste tranche zijn nu in de uitvoeringsfase. De routes uit de tweede tranche zijn nu in de planuitwerkingsfase. Na subsidieverlening in 2027 gaan ze door naar de uitvoeringsfase. Medio 2028 zijn alle routes gereed.

Voor diverse tracédelen zijn maatwerkafspraken gemaakt over complexe schakels. Deze tracédelen zijn voor de uitvoering afhankelijk van andere ontwikkelingen die het tempo bepalen (zoals integrale herinrichting, dijkverbetering, renovatie of nieuwbouw kunstwerken op Rijkswegen). Hiervoor is meer tijd beschikbaar.

6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

6.1. Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Ketenmobiliteit op ov-knooppunten

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

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

1. In de opstartfase worden met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startdocument als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.
2. Tijdens de Planuitwerking werkt de gemeente en/of stationbeheerder de plannen uit. Het gaat erom de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar te verbeteren. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking.
3. De realisatiefase start nadat de partijen een voorkeursvariant hebben vastgesteld en er een subsidieaanvraag is gedaan of een samenwerkingsovereenkomst is getekend.

Voorwaarden voor subsidie zijn onder andere integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders en goede afspraken over beheer na realisatie
Momenteel wordt gewerkt aan onder andere:

- Barendrecht: Stations Barendrecht
- Capelle aan den IJssel: De Terp, Capelsebrug, Schollevaar
- Den Haag: Hoornwijck, Ypenburg, Moerwijk, Laan van NOI
- Leidschendam-Voorburg: Leidschendam-Voorburg, 't Loo
- Maassluis: Maassluis Centrum, Maassluis West
- Pijnacker-Nootdorp: Pijnacker Zuid, Nootdorp
- Schiedam: Schiedam Centrum, Vijfsluizen
- Rijswijk Station. Capelle aan den IJssel: De Terp, Schollevaar

- Rotterdam: Beurs, Alexander, Pernis, Rijnhaven, Melanchtonweg/Franciscus
- Zoetermeer: station Zoetermeer

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

Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen

Fase	:	Planstudies tot en met realisatie
Planning	:	Realisatie vanaf 2021
Investering	:	€ 19,6 miljoen 2021-2027 (eerste en tweede tranche) € 21,6 miljoen 2025 – 2028 (derde tranche)
Subsidie MRDH	:	€ 8,6 miljoen + Rijk € 9,8 miljoen voor investeringsimpuls verkeersveiligheid, bovenop Kleine projecten (eerste en tweede tranche) € 9,6 miljoen + Rijk 12 miljoen voor investeringsimpuls verkeersveiligheid, bovenop Kleine projecten (derde tranche)
Budget prijspeil 2026	:	Idem, geen indexering van toepassing
Rol MRDH	:	Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

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

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

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

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

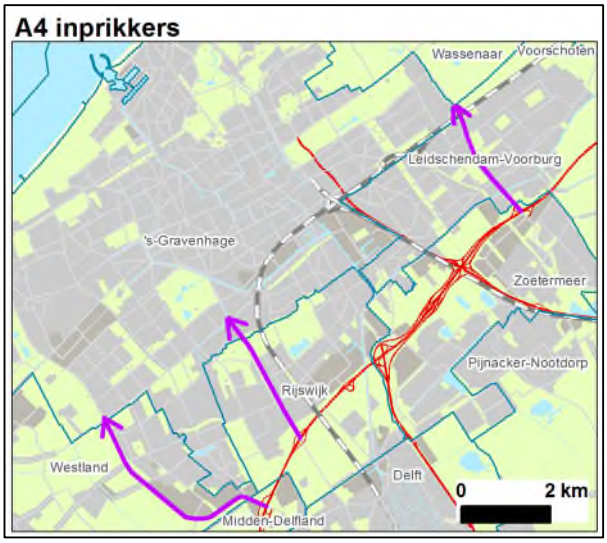
TotallyTraffic voor het voortgezet onderwijs en de inhuur om de deelname bij de scholen te vergroten.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

Fase	:	Planstudie, planuitwerking en realisatie
Planning	:	Planuitwerking gereed in 2024, realisatie delen in 2025 - 2030
Investering	:	€ 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	:	€ 22 miljoen inclusief btw (prijspeil 2011) en € 7,1 miljoen exclusief btw (prijspeil 2018), op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019 Beatrixlaan fase 1
Budget prijspeil 2026	:	€ 25,2 miljoen en € 9,2 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

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

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



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

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

6.2. Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Nader te bepalen
Investering	:	€ 30 - 40 miljoen (schatting)
Subsidie MRDH	:	€ 8 miljoen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever voor de verkenning, subsidieverlener voor aanpassingen aan de infrastructuur

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

P+R Rotterdam

Fase	:	Onderzoek/initiatief
Planning	:	Resultaat verkenning 2026
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Op diverse locaties in Rotterdam lijkt de capaciteit van P+R niet meer toereikend. De gemeente heeft de mogelijkheden onderzocht om een of meer parkeerdekken toe te voegen op enkele bestaande locaties. Aan de hand van de nota P+R in de metropoolregio werkt Rotterdam de resultaten verder uit tot een verkenning met kansrijke oplossingsrichtingen.

Toekomstvast openbaar vervoer Zoetermeer

Fase	:	Verkenning
Planning	:	Resultaat verkenning 2027
Investering	:	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	:	Nader te bepalen
Rol MRDH	:	Mede-opdrachtgever voor de verkenning, overige fasen nader te bepalen

HTM ziet op de RandstadRail-verbinding in en naar Zoetermeer (lijnen 3, 4 en 34) een gezonde vervoerontwikkeling. HTM en MRDH vinden dat belangrijk en investeren daar ook in. Zo wordt op de RandstadRail tussen Zoetermeer en Den Haag gewerkt aan het gekoppeld rijden van voertuigen. Dat levert een hogere capaciteit en een betrouwbaardere dienstregeling op.
De Zoetermeerse Krakeling (deel van lijn 3, zie afbeelding) blijft qua vervoerwaarde achter bij wat men zou mogen verwachten in een stad als Zoetermeer. Dagelijks worden ongeveer 3.000 reizigers vervoerd. De MRDH ziet deze lage vervoerwaarde als zorgwekkend; er is op de Krakeling geen sprake van een duurzame balans tussen inzet en maatschappelijke baten.

De verkenning geeft inzicht in de kansrijke oplossingsrichtingen. Daarbij is rekening gehouden met de woningbouwopgave en de sociaaleconomische ontwikkelingen. Zo ontstaat een beter evenwicht tussen kosten (exploitatie en instandhouding infrastructuur) en baten (reizigersopbrengsten en maatschappelijke baten) op de langere termijn.

6.3. Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

HOV Ridderkerk

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

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

Ridderkerk heeft de eerste tranche (cluster 1) in 2025 aangevraagd. De tweede tranche vragen ze waarschijnlijk in 2026 aan. Daarbij bevat elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en infrastructurele aanpassingen.

6.4. Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Start 2022, oplevering 2026 (project is op fietsenstalling na afgerond)
Investering	:	Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling
Subsidie MRDH	:	€ 12 miljoen
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

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

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

Het vernieuwde busstation is in 2024 opgeleverd. Het project voorziet ook in de uitbreiding van de fietsenstalling. Die wordt gerealiseerd in combinatie met het project Metrostation Zuidplein in het programma Kleine projecten 2025 en is naar verwachting gereed eind 2026.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum

Opdracht SA	:	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	:	Realisatie, oplevering busstation 4e kwartaal 2024, laatste fase 2028 (o.a. fietsenstalling)
	:	Realisatie metrostation 2025-2026
Investering	:	Circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH	:	€ 10 miljoen voor het busstation € 7,43 miljoen voor renovatie van het metrostation
Rol MRDH	:	Subsidieverlener aan Nissewaard en RET

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijk ov-knooppunt tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren zo'n 1.000 tot 1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingsroute vormen een bottleneck in de afwikkeling van autoverkeer en zijn bovendien storingsgevoelig.
Om reizen met het ov voor de huidige en toekomstige bewoners aantrekkelijk te maken, verbeteren de gemeente en RET het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum.
De realisatie omvat onder meer:

- betere fietsenstallingen;
- het omzetten van parkeerterrein naar P+R;
- het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes;
- het verbeteren van de lay-out van bushaltes en bus-opstelplaatsen.

De RET renoveert het station met betere looproutes en wachtvoorzieningen op en bij de halte, in aansluiting op de rest van het knooppunt.

Busstation Spijkenisse vóór de herinrichting

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Realisatie 2022 -2027
Investering	:	€ 7,9 miljoen
Bijdrage MRDH	:	€ 7,9 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

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

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

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

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

7. Vanaf medio 2025 in gebruik genomen projecten

In 2025 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk benoemen we de in het oog springende en grote projecten. In de bijlagen staat een lijst met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.
De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, waardoor de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

Viersporigheid Schiedam

Fase	:	Realisatie
Planning	:	Realisatie t/m december 2024 (uitloop naar 2026)
Investering	:	Maximaal € 25.487.500 exclusief btw
Bijdrage MRDH	:	€ 7.823.879,- exclusief btw (inclusief indexering tot en met 2024)
Rol MRDH	:	Subsidieverlener aan ProRail

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

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

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

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

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

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

Aanleg tunnel onder de Rotte. Foto: Rijkswaterstaat

Bijlage A1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten (per 4 februari 2026). De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de metropoolregiogemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn niet definitief; daar kunnen geen rechten aan worden ontleend.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project n	Project	Cat.	Beschikki	Openstaa	Beschikki
Albrandswaard	23VAL1050	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard	VV	139.000	139.000	10-2-2023
Albrandswaard	23FAL1124	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	254.500	254.500	17-11-2023
Albrandswaard	P20240001	Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg	FKM	202.500	202.500	21-2-2025
Albrandswaard	P20250034	OV-knoop Rhoon en Poortugaal (was ook P20250126)	FKM	363.500	363.500	27-1-2026
Totaal Albrandswaard				**959.500**	**959.500**	
Barendrecht	21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	321.500	22-4-2022
Barendrecht	22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	160.500	2-11-2022
Barendrecht	23VBA1051	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	279.500	10-2-2023
Barendrecht	23VBA1123	Herinrichting Dudokdreef	VV	177.500	177.500	17-11-2023
Barendrecht	23EBA1127	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	10.000	10.000	30-11-2023
Barendrecht	P20240018	Jaagpad 30 km.h zone	VV	202.500	202.500	13-2-2025
Barendrecht	P20250082	Aanleg verbindingsweg en rotonde Ziedewij - Boezemweg	VV	470.000	470.000	3-2-2026
Barendrecht	P20250080	Versmallen Kilweg en rontonde Trambaan	VV	71.000	71.000	in behandeling
Totaal Barendrecht				**1.692.500**	**1.692.500**	

Capelle aan den IJssel	21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel	VV	671.250	671.250	17-3-2021
Capelle aan den IJssel	21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	61.500	28-3-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA1028	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	72.500	72.500	15-3-2023
Capelle aan den IJssel	23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel	VV	144.000	144.000	13-2-2023
Capelle aan den IJssel	23FCA1078	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	FKM	971.500	971.500	7-6-2023
Capelle aan den IJssel	23FCA1143	Snelfietsroute Algerabrug (KTA B13)	FKM	579.500	579.750	18-3-2024
Capelle aan den IJssel	P20250058	Kruispunt Burg. Bakkerlaan - Spoorlaan - CAP144	VV	86.500	43.250	9-9-2025
Capelle aan den IJssel	P20250026	Verkeersveiligheidsmaatregel Lijstersingel CAP-136	VV	20.500	8.000	vastgesteld
Capelle aan den IJssel	P20250056	Fietsoversteek Slotlaan CAP-137	FKM	43.500	21.750	Vastgesteld
Capelle aan den IJssel	P20250226	Toegankelijke bushaltes 2025	OV	80.000	40.000	30-9-2025
Capelle aan den IJssel	P20250115	Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2025	VV	31.000	15.500	23-10-2025
Capelle aan den IJssel	P20250164	Realisatie van 8 toegankelijke bushaltes - CAP179	OV	80.000	80.000	30-9-2025
Totaal Capelle a/d IJssel				**2.841.750**	**2.709.000**	
Delft	22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	146.500	146.500	Vastgesteld
Delft	23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	397.000	Vaststelling
Delft	P20250047	Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage	FKM	1.430.000	715.000	20-5-2025
Delft	P20250166	Oude Langedijk - Verkeersmaatregelen	VV	22.500	22.500	in behandeling
Delft	P20250167	Bushalte Teding van Berkhoutlaan	OV	37.042	37.042	in behandeling
Delft	P20250042	Verkeersveiligheidmaatregelen Buitenhofdreef	VV	439.500	439.500	19-11-2025
Delft	P20250046	Verkeerseducatie Delft 2025	VV	46.500	46.500	in behandeling
Delft	P20250044	Verbreding fietspad M. de Ruyterweg en Mijnbouwpad	FKM	644.000	644.000	17-12-2025
Delft	P20250045	Fietsstraat Oostsingel	FKM	352.500	352.500	8-1-2026
Delft	P20240011	Schoemakerstraat	FKM	356.500	356.500	in behandeling
Totaal Delft				**3.872.042**	**3.157.042**	
Den Haag	20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	787.000	787.000	17-3-2021
Den Haag	21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	75.000	30-8-2021
Den Haag	23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.571.000	1.571.000	1-2-2023
Den Haag	P20250009	Schoolzones Den Haag 2025 deel 1	VV	73.500	73.500	22-7-2025
Den Haag	P20250128	Fietsenstalling Noordboulevard (SSnSS)	VMWS	272.500	136.250	24-6-2025
Den Haag	P20250020	Sterfietsroute Pletterijkade: Herinrichting Pletterijkade	FKM	704.500	704.500	25-8-2025
Den Haag	P20250120	Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationweg	FKM	191.500	191.500	5-9-2025
Den Haag	P20250119	Omzetten tegelfietspad naar rood asfalt Benoordenhoutseweg	FKM	147.000	147.000	15-9-2025
Den Haag	P20250011	Veilige snelheden Den Haag 2025 - GOW30	VV	513.500	513.500	21-10-2025
Den Haag	P20250019	Herinrichting Maanweg Binckhorst	VV	605.500	605.500	22-10-2025
Den Haag	P20250017	Herinrichting Hoefkade	VV	718.000	718.000	27-1-2026
Den Haag	P20250010	Blackspotaanpak Den Haag 2025	VV	43.000	43.000	19-11-2025
Den Haag	P20250008	Verkeerseducatie Den Haag 2025	VV	457.000	262.500	21-11-2025
Den Haag	P20250173	Schoolzones Den Haag 2025 deel 2	VV	234.000	234.000	19-11-2025
Den Haag	P20250172	Veilige Snelheden Den Haag 2025-2	VV	436.000	436.000	20-1-2026
Den Haag	P20240022	Fietsvoorzieningen Westvlietweg - Park Nabij	FKM	319.500	319.500	15-12-2025
Den Haag	P20250013	Bushalte Station Ypenburg (bus 60)	OV	150.000	150.000	in behandeling
Den Haag	P20260011	Asfalteren Waldeck Pyrmontkade	VV	402.500	402.500	27-1-2026
Totaal Den Haag				**7.701.000**	**7.370.250**	

Vlaardingen	20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	32.500	vastgesteld
Vlaardingen	22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.898.000	1.898.000	22-2-2023
Vlaardingen	23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	290.000	290.000	6-10-2023
Vlaardingen	P20240100	Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	263.500	263.500	2-10-2024
Totaal Vlaardingen				**2.484.000**	**2.484.000**	
Voorne aan Zee	P20240104	Aanpassing twee kruisingen fietspad Rijksstraatweg	FKM	38.000	38.000	26-9-2025
Voorne aan Zee	P20250150	Gedragsbeinvloeding Verkeersveiligheid Voorne aan Zee 2025	VV	11.500	11.500	Vastgesteld
Voorne aan Zee	P20250151	Realisatie Bushaltepaar Kanaalweg Oostzijde - Hellevoetsluis	OV	260.000	260.000	22-10-2025
Voorne aan Zee	P20250097	Verkeersveiligheidsmaatregelen Middeldijk Rockanje	VV	176.500	176.500	15-12-2025
Totaal Voorne aan Zee				**486.000**	**486.000**	
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	25.500	10-12-2018
Wassenaar	21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar (Prinsenweg)	VV	214.500	214.500	17-3-2021
Wassenaar	23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar (Hofkampweg)	VV	187.000	187.000	3-2-2023
Wassenaar	P20250012	Verkeersveiligheidsmaatregelen Burchtplein e.o.	VV	41.500	41.500	29-9-2025
Wassenaar	P20250170	Aanleg drempels Herenweg en Hoflaan	VV	41.500	41.500	10-12-2025
Totaal Wassenaar				**510.000**	**510.000**	
Westland	23VWE1095	Fietspadpaaltjes Westland	VV	45.500	45.500	29-11-2023
Westland	23VWE1112	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	44.500	44.500	9-2-2024
Westland	23WWE1135	Doorstromingsmaatregelen A20 afrit 6 KTA C07	VMWS	669.500	669.500	18-3-2024
Westland	P20240109	Schoolzones Westland 2024	VV	294.500	294.500	Vastgesteld
Westland	P20240107	Bushalte Dijkweg en Middelbroekweg	OV	142.000	142.500	Vastgesteld
Westland	P20240108	Snelheidsremmende maatregelen 2024	VV	92.000	92.000	Vaststelling
Westland	P20250060	Verkeerseducatie Westland 2025	VV	27.500	27.500	7-6-2025
Westland	P20250062	Verkeersveiligheidsmaatregel Kon. Julianaweg - 's Gravenzande	VV	19.000	19.000	Vastgesteld
Westland	P20250063	NWK 18 Rijnsburgerweg/ Plas van alle Winden - Naaldwijk	FKM	138.500	138.500	25-8-2025
Totaal Westland				**1.473.000**	**1.473.500**	
Zoetermeer	24DZO1147	i-VRI's Zoetermeer 2024	VMWS	48.000	48.000	15-4-2024
Zoetermeer	P20240116	Velddreef aanpassing fietsoversteek (tochtpad)	FKM	42.000	42.000	4-3-2025
Zoetermeer	P20240115	Rotonde Olof Palmenlaan - Florence Nightingalelaan - M.L. Kinglaan	FKM	43.500	43.500	Vastgesteld
Zoetermeer	P20240113	Rotonde Edisonstraat - Marconistraat	FKM	64.500	64.500	vastgesteld
Zoetermeer	P20240117	Fietsstraat Voorweg en fietspad richting Sprinterpad	FKM	218.000	218.000	4-3-2025
Zoetermeer	P20250124	Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2025	VV	10.500	10.500	26-5-2025
Zoetermeer	P20250125	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2025)	VV	32.000	32.000	26-5-2025
Zoetermeer	P20250029	Rotonde kruispunt Ruimtebaan - Spruitkoolakker	VV	188.000	94.000	24-6-2025
Zoetermeer	P20250146	Activiteiten ihkv. FLUOkids Zoetermeer 2025	VV	26.500	26.500	7-6-2025
Zoetermeer	P20250149	i-VRI's Zoetermeer 2025	VMWS	48.000	48.000	24-6-2025
Totaal Zoetermeer				**721.000**	**627.000**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**64.718.540**	**55.865.140**	

Bijlage A2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2026

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2025 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2026. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2026 een subsidie aanvragen.

Projectaanvrager	Aanmelding	Projectnaam	Subsidie categorie	Verwachte investerings-kosten	Reservering
Gemeente Barendrecht	jul-25	Herinrichting Smitshoeksebaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 410.000	€ 205.000
Gemeente Barendrecht	jul-25	Kruispunt 1e Barendrechtseweg - Eurekaweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 36.000	€ 18.000
Gemeente Barendrecht	jul-25	Schoolzone Bachlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 40.000	€ 17.500
Gemeente Barendrecht	jul-25	Schoolzone Kruidentuin	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 40.000	€ 20.000
Gemeente Barendrecht	jul-25	Verkeerseducatie 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 30.000	€ 15.000
Gemeente Barendrecht	jul-25	Rotondes Carnisserbaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 240.000	€ 120.000
Totaal Gemeente Barendrecht				**€ 796.000**	**€ 395.500**
Gemeente Capelle aan den IJssel	jul-25	Bushalte Tochtbrug	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 232.000	€ 116.000
Gemeente Capelle aan den IJssel	jul-25	Verkeersveiligheidsmaatregelen Fascinatio Boulevard	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 65.000	€ 32.500
Gemeente Capelle aan den IJssel	jul-25	VV bromfietsers van fietspad naar Rijbaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 167.000	€ 83.500
Totaal Gemeente Capelle aan den IJssel				**€ 464.000**	**€ 232.000**
Gemeente Delft	jul-24	Tramhalteverplaatsing Martinus Nijhoffaan	Openbaar vervoer infrastructuur	€ 125.000	€ 125.000
Gemeente Delft	jul-25	Duurzaam Veilige herinrichting fietsstraat Voorhof	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 4.281.821	€ 1.978.000
Gemeente Delft	jul-25	Verkeersveiligheid Hof van Delft fase 3 Noord	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 611.271	€ 355.000
Gemeente Delft	jul-25	Verkeersveiligheid veilig naar school in Delft 2026	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 286.008	€ 143.500
Gemeente Delft	jul-25	Uitvoeringsprogramma gedragsbeinvloeding verkeersveiligheid 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 149.240	€ 75.000
Totaal Gemeente Delft				**€ 5.453.340**	**€ 2.676.500**
Gemeente Den Haag	jul-24	Fietspaden Juliana van Stolberglaan t/m Hofzichtlaan	Fiets-infrastructuur	€ 19.130.170	€ 850.000
Gemeente Den Haag	jul-24	Herinrichting Van Musschenbroekstraat - Lorentzplein	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 6.400.000	€ 200.000
Gemeente Den Haag	jul-24	Fietspaden De la Reyweg en Delftselaan (langs tra	Fiets-infrastructuur	€ 16.981.342	€ 745.000
Gemeente Den Haag	jul-25	Asfalteren Waldeck Pyrmontkade	Fiets-infrastructuur	€ 804.319	€ 402.500
Gemeente Den Haag	jul-25	Sterfietsroute Wassenaar - Leidsestraatweg	Fiets-infrastructuur	€ 730.607	€ 365.500
Gemeente Den Haag	jul-25	Aanpak veilige schoolomgeving 2026	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 649.750	€ 650.000
Gemeente Den Haag	jul-25	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 1.036.000	€ 518.000
Gemeente Den Haag	jul-25	Veilige snelheden ETW 30 Schaloenstraat Lichtenber	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 500.000	€ 250.000
Totaal Gemeente Den Haag - Dienst Stedelijke Ontwikkeling				**€ 46.232.188**	**€ 3.981.000**

Gemeente Krimpen aan den ijssl	jul-24	Verkeersveiligheid Weegbree, Akkerwinde en Heemlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 4.420.000	€ 64.000
Totaal Krimpen aan den ijssl				**€ 4.420.000**	**€ 64.000**
Gemeente Lansingerland	jul-24	Verbinding OV-knoop Westpolder	Ketenmobiliteit	€ 1.950.548	€ 975.500
Gemeente Lansingerland	jul-24	Verbinding Park de Polderpad - Wilderskade	Fiets-infrastructuur	€ 1.729.630	€ 865.000
Gemeente Lansingerland	jul-24	Fietsstraat Wilderskade (deel uitvoering Lansingerland)	Fiets-infrastructuur	€ 181.746	€ 91.000
				€ 3.861.924	**€ 1.931.500**
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-24	Fietsstraat Nicolaas Beetslaan (deel 2)	Fiets-infrastructuur	€ 600.000	€ 300.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-24	Aanpassen bushaltes voor 18m bussen	Openbaar vervoer infrastructuur	€ 140.000	€ 140.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-25	Vervangen 7 VRI's 2025/2026	Verkeersmanagement	€ 2.500.000	€ 39.500
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-25	Asfalteren fietspaden:Van Steelaan en Laan van NOE	Fiets-infrastructuur	€ 300.000	€ 150.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-25	Veilige schoolomgeving Leidschendam-Voorburg 2026	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 260.000	€ 130.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-25	Lokale gedragscampagnes Leidschendam-Voorburg 2026	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 30.000	€ 15.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	jul-25	Slimme Sneheidsinformatie Displays L'dam-Voorburg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 60.000	€ 30.000
Totaal Gemeente Leidschendam-Voorburg				**€ 3.890.000**	**€ 804.500**
Gemeente Maassluis	jul-25	Asfalteren fietspaden Albert Schweitzerdreef	Fiets-infrastructuur	€ 700.000	€ 350.000
Gemeente Maassluis	jul-25	Schoolzones gehele gemeente	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 90.000	€ 45.000
Gemeente Maassluis	jul-25	Fietspad RK-Kerkterrein	Fiets-infrastructuur	€ 68.880	€ 34.500
Gemeente Maassluis	jul-25	Fietsverbinding Maaslandse Poort	Fiets-infrastructuur	€ 950.000	€ 475.000
Totaal Gemeente Maassluis				**€ 1.808.880**	**€ 904.500**
Gemeente Nissewaard	jul-25	OV-fietsparkeren metro-busstation Spijkenisse Cent	Ketenmobiliteit	€ 2.250.000	€ 1.125.000
Gemeente Nissewaard	jul-25	Verkeersveiligheid gedragsaanpak Voorne-Putten	Verkeersveiligheids-educatie	€ 84.900	€ 23.000
Gemeente Nissewaard	okt-25	Aanpassing Groene Kruisweg 80-50km	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 300.000	€ 150.000
Totaal Gemeente Nissewaard				**€ 2.634.900**	**€ 1.298.000**
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	jul-24	GOW30 Kerkweg/Veenweg Pijnacker	Verkeersveiligheids-educatie	€ 1.379.623,00	€ 690.000
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	jul-25	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2026-2027	Verkeersveiligheids-educatie	€ 15.000	€ 7.500
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	jul-25	Verbrede fietsstroken rood asfalt Nieuwkoopseweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 156.479	€ 78.500
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	jul-25	Vervangen Fietsbrug Hazepadbrug	Fiets-infrastructuur	€ 550.000	€ 275.000
Totaal Gemeente Pijnacker-Nootdorp				**€ 2.101.102**	**€ 1.051.000**
Gemeente Ridderkerk	jul-25	Verkeerseducatie Ridderkerk 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 20.000	€ 10.000
Gemeente Ridderkerk	jul-25	Uniforme schoolzones 2026 Ridderkerk	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 60.000	€ 30.000
Totaal Gemeente Ridderkerk				**€ 80.000**	**€ 40.000**
Gemeente Rijswijk	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pr. Margrietsingel/Pr Marijkesingel	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 425.000	€ 212.500
Gemeente Rijswijk	jul-24	Verkeersveiligheidmaatregelen Van der Kooijweg-Van Rijnweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.700.000	€ 639.500
Gemeente Rijswijk	jul-25	iVRI Rijswijk 2026	Verkeersmanagement	€ 1.000.000	€ 176.000
Gemeente Rijswijk	jul-25	Van 50 naar 30 km Huys de Wervelaan/Huys ter Nieuburchlaan	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 215.000	€ 107.500
Gemeente Rijswijk	jul-25	Landgoederenzone - herinrichting Julialaantje	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 370.000	€ 185.000
Gemeente Rijswijk	jul-25	Herinrichting Laan van Vredenoord 50 naar 30 km/u	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 182.000	€ 91.000
Gemeente Rijswijk	jul-25	Herinrichting Bordewijkzone naar 30 ETW	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 552.000	€ 276.000
Gemeente Rijswijk	jul-25	Gedragsbeinvloeding verkeersveiligheid Rijswijk 20	Verkeersveiligheids-educatie	€ 83.950	€ 36.500
Gemeente Rijswijk	jul-25	Vervangen fietspad tbv aanleg busbaan lijn 61 EBS	Fiets-infrastructuur	€ 820.000	€ 410.000
Gemeente Rijswijk	jul-25	Verkeersveiligheid rotonde Schaapweg/Mgr. Bekkersl	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 207.221	€ 90.000
Totaal Gemeente Rijswijk				**€ 5.555.171**	**€ 2.224.000**

oorbeeld

Gemeente Rotterdam	jul-24	Fietspad Terbregseweg - A16Rotterdam	Fiets-infrastructuur	€ 150.000	€ 75.000
Gemeente Rotterdam	jul-24	Fietspad Wildersekade - fietsviaduct A16 Rotterdam	Fiets-infrastructuur	€ 206.000	€ 51.500
Gemeente Rotterdam	jul-24	Fietspadenstructuur A16 maatregel M3	Fiets-infrastructuur	€ 910.000	€ 280.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Fietspaden Henegouwerlaan	Fiets-infrastructuur	€ 999.450	€ 500.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Herinrichting IP Statenpad	Fiets-infrastructuur	€ 1.724.222	€ 600.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Verkeerseducatie Rotterdam 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 950.000	€ 475.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Baanafscherming Laan op Zuid	Fiets-infrastructuur	€ 1.266.600	€ -
Gemeente Rotterdam	jul-25	Vervangen VRI's Rotterdam 2026	Verkeersmanagement	€ 1.300.000	€ 208.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Verkeersveiligheid Brede Hilledijk- Laan op Zuid-	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 755.909	€ 378.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Kruispunt Brielselaan Maashaven Zuidzijde	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 84.618	€ 42.500
Gemeente Rotterdam	jul-25	Verkeersveiligheid Erasmusbrug- Posthumalaan-Prins	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.086.316	€ 543.500
Gemeente Rotterdam	jul-25	Verkeersveiligheid Marconiplein-Tjalklaan-Schiedam	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 200.000	€ 100.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Ovonde Oldegaarde- Langehorst	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.489.576	€ 745.000
Gemeente Rotterdam	jul-25	Verkeersveilige Schoolomgevingen Rotterdam 2026	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 275.000	€ 137.500
Totaal Gemeente Rotterdam				**€ 11.397.691**	**€ 4.136.000**
Gemeente Schiedam	jul-25	Metroplein Vijfsluizen P&R- en voorplein	Ketenmobiliteit	€ 783.408	€ 250.000
Gemeente Schiedam	jul-25	Aanleggen tweerichtingen fietspad Admiraal de Ruyt	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 4.178.743	€ 2.089.500
Totaal Gemeente Schiedam				**€ 4.962.151**	**€ 2.339.500**
Gemeente Vlaardingen	jul-24	Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland) (restant)			€ 236.500
Gemeente Vlaardingen	jul-25	Kruising Van Beethovensingel - Deltaweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 2.339.482	€ 180.000
Totaal Gemeente Vlaardingen				**€ 2.339.482**	**€ 416.500**
Gemeente Voorne aan Zee	jul-25	Reconstructie wegvakken Alardusdreef Rockanje	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 392.882	€ 196.500
Gemeente Voorne aan Zee	jul-25	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 40.000	€ 20.000
Totaal Gemeente Voorne aan Zee				**€ 432.882**	**€ 216.500**
Gemeente Westland	jul-24	Fietspad Zwethlaan	Fiets-infrastructuur	€ 1.145.156	€ 573.000
Gemeente Westland	jul-24	Fietspad Dijkweg - Naaldwijk	Fiets-infrastructuur	€ 140.000	€ 70.000
Gemeente Westland	jul-24	Verhoogd aanleggen VOP's - 's Gravenzande	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 229.795	€ 115.000
Gemeente Westland	jul-24	Verkeersveiligheidsmaatregelen Grote Woerdlaan -Naaldwijk	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 447.176	€ 224.000
Gemeente Westland	jul-24	Snelheidsremmende maatregelen Westland 2025	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 130.000	€ 65.000
Gemeente Westland	jul-24	Fietspad en fietsstraat Wenpad - Poeldijk	Fiets-infrastructuur	€ 1.994.125	€ 997.500
Gemeente Westland	jul-25	Doortrappen	Verkeersveiligheids-educatie	€ 8.020	€ 4.500
Gemeente Westland	jul-25	Gedragsbeinvloedingsprojecten Westland 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 50.000	€ 25.000
Gemeente Westland	jul-25	Dorpskade/Gagelland	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 275.364	€ 138.000
Gemeente Westland	jul-25	Poeldijkseweg/Groenepad	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 126.479	€ 63.500
Totaal Gemeente Westland				**€ 4.546.115**	**€ 2.275.500**
Gemeente Zoetermeer	jul-25	Vervangen 3 vri's door i-VRI's Zoetermeer 2025	Verkeersmanagement	€ 510.000	€ 48.000
Gemeente Zoetermeer	jul-25	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2026)	Verkeersveiligheids-educatie	€ 66.000	€ 33.000
Gemeente Zoetermeer	jul-25	Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2026	Verkeersveiligheids-educatie	€ 26.000	€ 13.000
Totaal Gemeente Zoetermeer				**€ 602.000**	**€ 94.000**
Provincie Zuid-Holland	jul-25	Verbonden Fietsen	Bewust Reisgedrag	€ 250.000	€ 125.000
Totaal Provincie Zuid-Holland				**€ 250.000**	**€ 125.000**

Havenbedrijf Rotterdam N.V.	jul-25	Reconstructie kruising Moezelweg - Saarweg	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.500.000	€ 750.000
Havenbedrijf Rotterdam N.V.	jul-25	Reconstructie kruispunt Waalhaven Zuidzijde	Verkeersveiligheid-infrastructuur	€ 1.400.000	€ 700.000
Havenbedrijf Rotterdam N.V.	jul-25	Port Alert 2026	Bewust Reisgedrag	€ 1.000.000	€ 200.000
Totaal Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam				**€ 3.900.000**	**€ 1.650.000**
HTM Personenvervoer NV	jul-25	Toegankelijke halte - implementatie blauwe rolstoeltegel	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 48.312	€ 48.500
HTM Personenvervoer NV	jul-25	Realisatie Tailtrack met toegankelijke halte	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 4.325.000	€ 780.000
HTM Personenvervoer NV	jul-25	Gekoppeld Rijden op de Strandexpress	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 1.500.000	€ 750.000
HTM Personenvervoer NV	jul-25	Samenloopdeel - Tractie	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 750.000	€ 750.000
Totaal HTM Personenvervoer NV				**€ 6.623.312**	**€ 2.328.500**
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Oostvoorne-Rockanje	Fiets-infrastructuur	€ 273.951	€ 137.000
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Duinzoom Rockanje	Fiets-infrastructuur	€ 138.901	€ 69.500
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Ravenseweg Oudenhoorn	Fiets-infrastructuur	€ 347.252	€ 174.000
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Spijkenisse-Simonshaven	Fiets-infrastructuur	€ 230.161	€ 115.500
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Spijkenisse-Geervliet	Fiets-infrastructuur	€ 137.116	€ 69.000
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Barendrecht-Rhoon	Fiets-infrastructuur	€ 3.098.581	€ 1.549.500
Waterschap Hollandse Delta	jul-25	Fietsverbinding Slotsdijk	Fiets-infrastructuur	€ 87.640	€ 44.000
Totaal Waterschap Hollandse Delta				**€ 4.313.602**	**€ 2.158.500**
RET	jul-25	Plaatsen abri's en dris - Buslijn 77	Openbaar vervoer-infrastructuur	€ 65.000	€ 65.000
Totaal RET				**€ 65.000**	**€ 65.000**
Eindtotaal				**€ 116.729.740**	**€ 31.407.500**
MRDH programmaregels					
MRDH		Verkeerseducatie 2026			€ 1.500.000
MRDH		Ombouw VRI naar iVRI 2026			€ 750.000
MRDH		Aanpassing haltes nav. vervoerplannen			€ 1.000.000
MRDH		Pilot AVLM			€ 2.500.000
MRDH		Pilot Deelmobiliteit			€ 1.500.000
MRDH		Pilots Mobiliteitstransitie			€ 1.000.000
					€ 8.250.000
Totaal Kleine Projecten 2026					**€ 39.657.500**

Bijlage A3 In 2025 en 2026 afgesloten projecten

In 2025 en begin 2026 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies staan in deze lijst. De status is per 13 februari 2026.

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgeron
Albrandswaard	19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	2025
Capelle aan den IJssel	22DCA0937	Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg	VMWS	2025
Capelle aan den IJssel	20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	2025
Capelle aan den IJssel	21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	2025
Capelle aan den IJssel	23DCA1100	9 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	2025
Capelle aan den IJssel	P20240007	Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2024	VV	2025
Capelle aan den IJssel	21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	2025
Capelle aan den IJssel	P20240008	Toegankelijke bushaltes Capelle aan den IJssel 2024	OV	2025
Delft	P20240297	Gedragsbeinvloeding Verkeersveiligheid Delft 2024	VV	2025
Delft	22FDE1016	Fietsstraat Kanaalweg	VV	2025
Delft	22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	2026
Delft	22VDE1007	Fietsstraat Colijnlaan	VV	2026
Delft	22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	2026
Den Haag	P20240017	Fietsvriendelijke kruispunten Den Haag 2024 - M. Stokelaan	FKM	2025
Den Haag	P20240016	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2024	VV	2025
Den Haag	P20240141	Kruispunt Binckhorstlaan/Zonweg (No-Regret Binckhorst)	FKM	2025
Den Haag	P20240028	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg	FKM	2025
Krimpen aan den IJssel	23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel	VV	2025
Lansingerland	P20250023	Toegankelijke bushaltes Klapwijkseweg	OV	2026
Leidschendam-Voorburg	P20250036	Asfalteren fietspaden Hofzichtlaan en Laan van	FKM	2025
Leidschendam-Voorburg	P20250053	Fietspaden Veursestraatweg - De Koppels	FKM	2025
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	2025
Leidschendam-Voorburg	P20240043	Aanpassen busplatform station Voorburg lijn 23 en 26 tbv ZE-bussen	OV	2025
Nissewaard	22VNI0992	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	2025
Nissewaard	23DNI1116	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	2025
Nissewaard	23VNI1117	Gedragscampagne 2024 Nissewaard	VV	2025
Nissewaard	20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	2025
Nissewaard	22VNI1012	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	2025
Nissewaard	23VNI1114	Reconstructie Hekelingseweg	VV	2025
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	2025
Pijnacker-Nootdorp	P20240058	Herhaling verkeersveiligheidcampagne rotondes 2024	VV	2025
Ridderkerk	P20240063	Verkeerseducatie Ridderkerk 2024	VV	2025
Ridderkerk	P20240064	Verkeersveiligie schoolomgeving Ridderkerk 2024	VV	2025
Rijswijk	20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	2025
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	2025
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	2025
Rijswijk	21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	2025
Rijswijk	20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	2025
Rijswijk	22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	2025
Rijswijk	23FRK1086	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	2025
Rotterdam	20VRO0712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	2025
Rotterdam	23VRO1072	Verleggen Colosseumweg	VV	2025
Rotterdam	23KRO1136	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	2025
Rotterdam	22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	FKM	2025
Rotterdam	22VRO01019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg	VV	2025
Rotterdam	22FRO0987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	2025
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	2025

Vlaardingen	20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	2025
Voorne aan Zee	P20240103	Verkeersveiligheid gedragsaanpak Voor-Putten 2024	VV	2025
Voorne aan Zee	P20250135	Bushalte keerkom 2e slag Rockanje - Voorne aan Zee	OV	2025
Hellevoetsluis	20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	2025
Wassenaar	22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	2025
Westland	23VWE1109	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	2025
Westland	24EWE1151	Verkeerseducatie en gedragsprojecten Westland 2024	VV	2025
Westland	23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	2025
Westland	P20240110	Reconstructie Herenstraat - Oosteinde in Wateringen	VV	2026
Zoetermeer	23EZO1048	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)	VV	2025
Zoetermeer	P20240119	School op SEEF 2024 Zoetermeer	VV	2025
Zoetermeer	23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	2025
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	2025
Zoetermeer	21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	2025
Zoetermeer	21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	2025
Zoetermeer	23DZO1099	3 iVRI's Zoetermeer	VV	2025
Zoetermeer	P20240119	School op SEEF 2024 Zoetermeer	vv	2025
Zoetermeer	P20240118	Fietslessen groep 4 en 6 Zoetermeer 2024	vv	2025

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgeron
GR Nieuw Reijerwaard	23MDN1097	Reeferhub	VMWS	2025
Havenbedrijf Rotterdam	24DHA1146	Port Alert, logistiek platform	VMWS	2025
HTM Personenvervoer N.V	21OHT0806	KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	2025
Provincie Zuid-Holland	20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	2025
Robottuner	21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	2025
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	2025
Stichting Rotterdam Topsport	24EDN1150	Rotterdam Cycling on Tour	VV	2025
Waterschap Hollandse Delta	P20240122	Fietsverbinding Kerkweg - Vierpolders	FKM	2025
Zuid-Holland Bereikbaar	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	2025
Zuid-Holland Bereikbaar	22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	2025

Bijlage B Afkortingenlijst

BCF	Btw-compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer
BO	Bestuurlijk Overleg
BOK	bestuursovereenkomst
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IBOI	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
MaaS	Mobility as a Service
MFR	Metropolitane fietsroute
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie EXecutiekracht
ov	openbaar vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
POORR	Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
RUAvv	Regionale Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
SA	Strategische Agenda 2023-2026
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VRI	verkeersregelinstallatie (stoplicht)
VV	Verkeersveiligheid
WoMo	Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit