



Metropoolregio
Rotterdam Den Haag

1e Bestuursrapportage MRDH 2026

1e Bestuurs- rapportage MRDH 2026



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Samenvatting begrotingswijziging	4
2.1	Programmabegroting 2026	4
2.2	Programmabegroting 2026 per taakveld	6
3	Programma's	7
3.1	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	7
3.2	Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	30
3.3	Programma Economisch Vestigingsklimaat	43
4	Overhead	53
4.1	Overhead	53
5	Paragrafen	55
5.1	Financiering	55
5.2	Weerstandsvermogen en risico's	56
5.3	Bedrijfsvoering	57
6	Besluiten	61
	Bijlagen	63
	Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen	63
	Bijlage 2 – Overzicht incidentele baten en lasten	64

1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio mei 2026 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de Begroting 2026, die op 12 september 2025 is vastgesteld. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2026 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 vindt u de samenvatting van de 1e begrotingswijziging 2026 aan. In hoofdstuk 3 presenteren we de financiële afwijkingen op programmaniveau. Over de beleidsmatige afwijkingen rapporteren wij in dit hoofdstuk met kleuren. Blauw (vierkantje) betekent: “Project loopt volgens begroting” en oranje (rondje) betekent: “Project loopt niet volgens begroting”. Als een activiteit niet volgens planning verloopt, dan is dit toegelicht. In hoofdstuk 4 lichten we de afwijkingen op het gebied van Overhead toe. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen staan in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 staat het besluit tot vaststelling. In bijlage 1 vindt u de staat van Reserves en Fondsen en in bijlage 2 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

2 Samenvatting begrotingswijziging

2.1 Programmabegroting 2026

(euro's)

	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2026-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	613.592.742	650.173.682	36.580.940
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	143.701.285	186.717.740	43.016.455
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.187.098	6.365.689	178.591
Overhead	7.386.210	8.908.921	1.522.711
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	770.867.335	852.166.032	81.298.697
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	613.592.742	654.173.682	40.580.940
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	143.701.285	186.717.740	43.016.455
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.187.098	6.091.189	-95.909
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.386.210	8.908.921	1.522.711
Totaal	770.867.335	855.891.532	85.024.197
Saldo van baten en lasten	0	3.725.500	3.725.500
Toevoeging aan reserves	0	-4.000.000	-4.000.000
Onttrekking aan reserves	0	274.500	274.500
Resultaat	0	0	0

Programma totaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 81,3 miljoen: van € 770,9 miljoen naar € 852,2 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 36,6 miljoen) wordt in 2026 voornamelijk veroorzaakt door een stijging van de lasten bij de exploitatie van het openbaar vervoer. Die lasten stijgen met € 44,9 miljoen. Deze stijging hangt vooral samen met de definitieve subsidieverleningen voor de concessies voor 2026, het opnemen van lasten in 2026 voor de bouw van de remise Guldenpad en eenmalige kosten voor de instroom van zero-emissiebussen. Mede door lagere financieringslasten valt de totale stijging lager uit.

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is daarnaast sprake van een verhoging van het budget Beleid en programmering verkeer met € 4,4 miljoen. Dit komt doordat de MRDH als kassier fungeert voor de rijksbijdrage aan Zuid-Holland Bereikbaar. Deze extra lasten worden gedekt via de BDU-beschikking 2026. Tegelijkertijd wordt het budget voor beleid en programmering structureel met € 1,5 miljoen verlaagd als gevolg van de omzetting van externe inhuur naar vaste formatie per 1 januari 2026.

Het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer laat een stijging van de lasten zien van € 43,0 miljoen). Binnen dit programma stijgen de projectkosten Verkeer met € 12,4 miljoen. Dit saldo bestaat uit stijgingen en dalingen. Stijgingen vanwege:

- een verhoging van het budget voor kleine projecten als gevolg van meer subsidieaanvragen dan verwacht en vanuit 2025 doorgeschoven afrekeningen van projecten;
- een verhoging van het budget vanuit de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen als gevolg van onderbesteding in 2025 en ter begroting brengen beschikking Rijk 3e tranche binnen deze regeling.

Binnen een aantal grotere projecten schuiven de lasten binnen de bestaande projectbudgetten door naar komende jaren (Metropolitane Fietsroutes, CID-Binckhorst No Regret en Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer. De projectkosten openbaar vervoer stijgen met € 29,4 miljoen. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door de ontvangst van een rijksbijdrage via de BDU 2026 voor de studie en uitvoeringskosten van de Vlietlijn, die één op één wordt doorgezet aan de gemeente Den Haag. Daarnaast nemen de lasten toe door doorgeschoven studiekosten voor de Vlietlijn, hogere lasten bij lijn 19 in 2026 en lasten door een subsidie voor metrostation Zuidplein.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 0,2 miljoen. De lasten worden verhoogd met € 0,3 miljoen door het ter begroting brengen van jaarbudget voor de Versnellingsaanpak binnen het door het algemeen bestuur op 11 juli 2025 beschikbaar gestelde budget. Daarnaast worden de programmalasten per saldo met € 0,1 miljoen verlaagd, vanwege een verschuiving van apparaatslasten van het programma naar het overzicht overhead door een wijziging in de organisatie.

De overhead neemt toe met € 1,5 miljoen. Het algemeen bestuur besloot op 11 juli 2025 om externe inhuur om te vormen naar een vaste formatie. Na verwerking van het definitieve cao-akkoord (prijsspeil 2026) stijgen de totale personele kosten door deze formatie-uitbreiding met € 1,4 miljoen. Door de wijziging van de organisatiestructuur wordt het management en het secretariaat op grond van de beleidsnota Overhead 2026 beschouwd als overhead. Hierdoor is de stijging van de personele overhead hoger dan de stijging van de totale personele kosten en dalen de personele kosten binnen de programma's.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2026 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5 (Paragrafen) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2026

Het positieve saldo van baten en lasten stijgt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 3,7 miljoen. Er is een hogere toevoeging (€ 4,0 miljoen) aan de Risicoreserve financieringen nodig om de beschikbare weerstandscapaciteit weer op niveau te brengen. Ook vindt er een onttrekking plaats aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor € 0,3 miljoen.

Uiteindelijk komt de begroting precies in evenwicht uit: er is geen overschot, maar ook geen tekort.

2.2 Programmabegroting 2026 per taakveld

In onderstaand overzicht worden de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen weergegeven op basis van taakvelden. Dit is een verplichting op basis van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2026-1 (euro's)
Lasten per taakveld			
2.1 Verkeer en vervoer	63.454.397	79.809.099	16.354.702
2.5 Openbaar vervoer	668.329.298	738.354.804	70.025.506
0.5 Treasury	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
3.1 Economisch Ontwikkeling	6.187.098	6.365.689	178.591
0.4 Overhead	7.386.210	8.908.921	1.522.711
0.9 Vennootschapsbelasting (Vpb)	400	400	0
Totaal	770.867.335	852.166.032	81.298.697
Baten per taakveld			
2.1 Verkeer en vervoer	63.454.397	79.809.099	16.354.702
2.5 Openbaar vervoer	660.310.111	733.585.904	73.275.792
0.5 Treasury	33.529.519	27.496.419	-6.033.100
3.1 Economisch ontwikkeling	6.187.098	6.091.189	-95.909
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.386.210	8.908.921	1.522.711
Totaal	770.867.335	855.891.532	85.024.197
Saldo van baten en lasten (0.11)	0	3.725.500	3.725.500
0.10 Toevoeging aan reserves	0	-4.000.000	-4.000.000
0.10 Onttrekking aan reserves	0	274.500	274.500
Resultaat	0	0	0

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

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

De rentelast (uit programma 2.1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer) en rentebaas (uit programma's 2.1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en 2.2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer) worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

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

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead.

Voor een toelichting op de begrotingswijzigingen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en 4. Hier worden de financiële afwijkingen op programmaniveau en Overhead gepresenteerd.

3 Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2026 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio mei 2026.

Over het gebruik van de kleuren:

■ project loopt volgens begroting ● project loopt niet volgens begroting

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2026 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de op 12 september 2025 vastgestelde Begroting 2026, is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
De MRDH werkt samen met het Rijk, de betrokken gemeenten en de provincie aan de planuitwerking van De Vlietlijn. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit. We blijven inwoners en ondernemers actief betrekken voor participatie. De aandacht gaat naar de leefbaarheid in de woonwijken rondom het tracé, de technische inpassing van bijvoorbeeld de sporendriehoek en kostenbeheersing.	●	Door de complexiteit van het project en de behoefte aan een zorgvuldig omgevingsproces hebben we in 2025 met onze partners besloten om het verwachte projectbesluit voor de realisatie van De Vlietlijn van 2026 naar 2027 te verschuiven.
De MRDH continueert met de andere opdrachtgevers gemeente Rotterdam en de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de planuitwerkingsfase van het project Stadsbrug en ov Rotterdam. Daarin stellen wij voorlopige ontwerpen op voor de stadsbrug, de HOV-verbinding en het station. Dit leidt in 2028 tot een projectbesluit als afronding van de planning en studiefase.	●	Voor het project Stadsbrug en OV liggen wij met onze mede opdrachtgevers, de ministeries van IenW, VRO en gemeente Rotterdam op koers. We stellen dit jaar uitgangspunten voor de tramverbinding, de brug en oevers vast, met inbreng vanuit de omgeving. Voor het station Stadionpark en de stationsomgeving werken wij al aan het voorlopig ontwerp. Door de complexiteit van het project en de behoefte aan een zorgvuldig omgevingsproces verschoven we eind 2025 met onze partners het verwachte projectbesluit van 2028 naar 2029.
In 2026 ronden we samen met de gemeente Rotterdam de verkenning knooppunt Beurs af, met als doel een breed gedragen voorkeursbeslissing. We ronden de verkenning spoorbeveiliging RandstadRail en E-lijn af en komen tot een voorkeursbeslissing. De besluitvorming in 2025 over de vervangingsopgave spoorbeveiliging wordt in 2026 uitgewerkt samen met HTM en RET. Beide voorkeursbeslissingen zoeken de balans tussen kwaliteitsverbetering voor het ov, de kansen voor stedelijke ontwikkeling, de renovatie- en onderhoudsbehoeften en de beschikbare financiële middelen.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Samen met provincie Zuid-Holland, gemeente Capelle aan den IJssel, gemeente Krimpen aan den IJssel en gemeente Krimpenerwaard starten we in 2026 met het opstellen van een bestuursovereenkomst. Deze komt er voor de realisatie van de infrastructurele maatregelen die zorgen voor verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor. We zijn bij dit project subsidieverlener.	■	
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: in het BO MIRT 2022 is een pakket met auto-, fiets- en ov-maatregelen afgesproken om de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven Rotterdam te verbeteren. We voeren samen met de andere partners een voortgangsmontor uit, waarin we de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) volgen. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren. Specifiek voor de N57 zetten we actief in op lobby richting het Rijk voor voldoende financiële middelen en capaciteit, zodat afspraken over de N57 worden uitgevoerd. Daarnaast voeren we samen met de andere partners ook een verkeersmontor uit over het jaar 2025. Binnen het traject NOVEX Haven zetten wij de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven op de agenda. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten.	■	
In 2026 start de uitvoering van het mobiliteitsmaatregelenpakket Gebiedsuitwerking Westland. De exacte maatregelen zijn nog niet bekend. Dit zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en gemeente Westland.	■	
Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit (BRT): de gemeente Zoetermeer, de provincie Zuid-Holland en MRDH onderzoeken mogelijke doortrekking van de BRT-buslijn naar station Lansingerland-Zoetermeer. Bij positieve uitkomsten wordt een voorstel tot verdere planuitwerking aan de opdrachtgevende partijen voorgelegd.	■	
MIRT-verkenning Oude Lijn: na vaststelling van het voorkeursalternatief (inclusief bekostigingsafspraken) in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) 2025 werken we in 2026 aan de vastlegging van de gemaakte afspraken in een bestuursovereenkomst, de planologische verankering in ruimtelijke en omgevingsplannen en starten we met de planuitwerking.	●	Voor de MIRT-studie Oude Lijn hebben we in het BO MIRT van januari 2026 samen met het Rijk en andere regionale partners afgesproken te starten met de onderdelen waar al mee begonnen kan worden, zodat de huidige beschikbare middelen zo snel mogelijk maatschappelijk renderen. We hebben een pact gesloten om vast te houden aan het totale mobiliteitspakket voor de Oude Lijn, de bouw van 200.000 woningen en het creëren van 85.000 banen in 2040. We hebben in het BO MIRT 2026 financiële afspraken gemaakt over het voorkeursalternatief voor de knooppunten Schiedam, Laan van NOI en Leiden. Voor het knooppunt Dordrecht zijn partijen het eens over het voorkeursalternatief, maar moeten nadere afspraken worden gemaakt over de bijbehorende kostenverdeling. We werken momenteel aan de vastlegging van deze afspraken in een bestuursovereenkomst. We verwachten deze te ondertekenen in Q3/Q4 2026. Voor de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam en nieuwe stations werken we aan de afronding van de verkenning en het maken van financiële afspraken in het BO MIRT in het najaar van 2026. Oorspronkelijk zouden deze plaats vinden in het najaar van 2025, maar onvoldoende beschikbare middelen en de complexiteit van het project vragen om zorgvuldigheid. De planologische procedure moet nog doorlopen worden. Voor aanvullende rijksmiddelen voeren we samen met onze regionale partners een lobby naar rijksmiddelen.
In 2026 stellen de MoVe-partners Rijk, provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam, Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (MAOS) inclusief een uitvoeringsagenda vast.	●	De ontwikkeling van de multimodale ontwikkelstrategie van gebiedsprogramma MoVe krijgt een nieuwe koers in de vorm van een nieuwe investeringspropositie. In 2026 werken we samen met onze MoVe-partners aan deze propositie.

Aangegeven inspanning/activiteit

Status

Toelichting

Na vaststelling van de mobiliteitsvisie werken we in 2026 aan de uitwerking en implementatie daarvan. De regionale opgaven, zoals de verstedelijkingsopgave, het verbeteren van de bereikbaarheid en de uitdagingen rondom de arbeidsmarkt, zijn ook bij de uitwerking leidend. We starten met het maken van een opzet voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie en we maken een nieuwe propositie met onze partners voor investeringskracht.



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



De korting op de BDU leidt tot vershraling van het openbaar vervoer. Met het oog op de enorme beheer- en onderhoudsopgave van de komende decennia en de daarmee toenemende druk op het openbaar vervoer, is die korting zeer ingrijpend. In onze lobby om deze korting ongedaan te maken, werken we samen met andere vervoerregio's. Dit heeft ertoe geleid dat het Rijk de korting in 2026 (geheel) en 2027 (gedeeltelijk) compenseert. Maar daarmee is er nog geen structurele oplossing. We zetten daarom in 2026 onze gezamenlijke lobby voor een structureel financieel gezonde situatie onverminderd voort.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Smart Mobility, MaaS en programma AVL

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verkennen of nationale of internationale subsidies en bijdragen kansrijk zijn.	■	
We participeren in rijksprogramma's zoals het programma Hubs, Spreiden en mijden en Draaiende ringen. Daarin denken we mee over financiële subsidieregelingen.	■	
De pilot met de zelfrijdende bus bij Rotterdam-The Hague airport (Martha) loopt nog in 2026. Voor Capelle Rivium kijken we samen met de partners, in samenhang met de woningbouw, naar een mogelijke uitbreiding van de Parkshuttle.	■	
We organiseren bijeenkomsten voor bestuurders en ambtenaren ter inspiratie voor nieuwe initiatieven en kansen.	■	
We monitoren structureel de kwaliteit van mobiliteitsdata en adviseren gemeenten over de door Rijk en regio afgesproken digitaliseringsopgave. Bij het bestuur van het digitaal stelsel mobiliteitsdata onderzoeken we of deze functie bij de VNG moet liggen in plaats van bij de regio.	■	
De pilot communicatie tram en iVRI in Delft is succesvol afgerond in 2025. We denken in 2026 na over de mogelijkheid om deze pilot om te zetten naar een structurele uitrol, ook naar andere vervoerders.	●	Uit de eerste pilot voor communicatie tussen tram en iVRI is gebleken dat de kwaliteit van de dienst onvoldoende was, waardoor de pilot niet in 2025 kon worden afgerond. Het ministerie IenW heeft stappen gezet om de kwaliteit te verbeteren en heeft middelen beschikbaar gesteld. Een vervolgpilot van 1 jaar is nodig. We gaan in overleg met HTM over hun inzet hiervoor om de pilot succesvol af te ronden en te kijken welke vervolgbesluitvorming nodig is. Daarna kijken we naar invoering voor andere vervoerders. De boardcomputers van EBS zijn al geschikt voor communicatie met iVRI, gezien ze dat in andere concessies ook doen.
De pilot 'Verbonden fietsen', waarbij fietsers prioriteit krijgen bij verkeerslichten op fietsroutes, is in 2025 gegund. De verdere uitwerking volgt in 2026 en daarna. Wegbeheerders worden hierbij betrokken.	■	

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming, zoals deel-mobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling: 55% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030, zoals onderschreven in het regeerakkoord. De MRDH is kennismakelaar, adviseert gevraagd en ongevraagd de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. We agenderen uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen, zoals het Rijk en de provincie Zuid-Holland. De individuele gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Samen met vervoerders werken we aan de invulling van de restantopgave van circa 250 ZE-bussen voor de periode 2027-2030.	■	
We monitoren onder andere de voortgang van acties uit het plan van aanpak in de regionale samenwerking op ZE-zones. We voegen daar nieuwe acties aan toe, indien gewenst.	■	
Het digitaal platform Duurzame Mobiliteit ontsluit (landelijke) kennis over maatregelen voor duurzame mobiliteit.	■	
We organiseren themabijeenkomsten voor zowel ambtenaren als bestuurders. Daar koppelen we waar mogelijk een uitvoeringsagenda of plan van aanpak aan op het moment dat regionale samenwerking van meerwaarde is. Of als het een bijdrage levert aan de Europese doelstelling: 55% CO ₂ -reductie in 2030.	■	

Deelmobiliteit in de regio

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Jaarlijks monitort het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit mede in opdracht van de MRDH het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. Dit is geregeld en gefinancierd voor de periode 2024-2029.	■	
In 2025 is een besluit genomen over het opstarten van een pilot voor een regionaal deelfietsensysteem als onderdeel van publieke mobiliteit. In 2026 werkt de MRDH samen met de gemeenten dit besluit uit in onder andere een programma van eisen.	■	
In 2026 neemt de MRDH deel aan het rijksprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Daar wordt in 2026 gewerkt aan de volgende onderwerpen: ruimtelijke inpassing, monitoring, buurtinitiatieven, financiering en wettelijke verankering in WP2000.	■	
De MRDH houdt gemeenten via digitale kanalen op de hoogte over de voortgang van het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit, zoals het jaarlijkse congres van het programma.	■	
De MRDH en andere deelnemers vullen de landelijke kennisbank van KpVV aan met data over deelmobiliteit. De MRDH zit in de kerngroep voor de jaarlijks landelijke monitor Smart Mobility.	■	

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In 2026 gunnen we de nieuwe Railconcessie na een inbestedingsprocedure aan de RET. Deze railconcessie geeft ook invulling aan de ambities en uitgangspunten van de nieuwe mobiliteitsvisie. Dit is ook het moment om nieuwe afspraken te maken over hoe vervoerders communiceren over de jaarlijkse vervoerplannen. Daarbij bekijken we welke participatieacties uit het Actieplan evaluatie MRDH eventueel ingezet kunnen worden bij het concessietraject.	●	Conform de Mobiliteitsvisie is de scope van de nieuwe railconcessie verbreed naar integrale publieke mobiliteit. Samen met RET en HTM wordt momenteel de Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld. Hierin worden fundamentele keuzes vastgelegd over de samenwerking, regie, integrale sturing op assets en nieuwe concessiemodellen. De NvU wordt medio 2026 voor vaststelling aangeboden, waarna de opstelling van het Programma van Eisen (PvE) volgt. Door deze noodzakelijke tussenstap te zetten om eerst het strategisch kader te borgen, verschuift de beoogde ingangsdatum van de concessie naar 1 januari 2028. De continuïteit van de dienstverlening is gewaarborgd door de doorloop van de huidige concessie. In het traject worden ook vernieuwde afspraken over vervoerplannen en participatie (Actieplan evaluatie) meegenomen.
Wij besluiten over een nieuw plan voor het busnet van de regio Rotterdam, dat we in de jaren daarna gaan uitvoeren. Het plan houdt rekening met vraagstukken zoals verstedelijking, toegankelijkheid, integratie met het stedelijke 30 km/u regime, maatwerkvervoer en nieuwe vormen van (toekomstige) publieke mobiliteit. Intensieve samenwerking met de betrokken gemeenten, de RET en andere stakeholders is daar een voorwaarde voor.	●	Het besluit over het nieuwe Plan Busnet Rotterdamse regio is verschoven naar 2027. Deze wijziging in de planning is nodig om het plan volledig in lijn te brengen met de nieuwe Mobiliteitsvisie en de bredere scope van publieke mobiliteit. In 2026 ligt de focus op de intensieve samenwerking met gemeenten en vervoerders om complexe vraagstukken, zoals de integratie met het 30 km/u-regime en maatwerkvervoer, integraal in dit plan te borgen.
In 2026 organiseren we één of meerdere pilots waarbij de MRDH samen met een gemeente een publiek-publieke samenwerking aangaat om te werken aan een combinatie van flexibel ov en gemeentelijke vervoersdiensten.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In 2026 doorlopen we de procedure voor de vervoerplannen 2027. We geven opdracht aan de ov-bedrijven om deze vervoerplannen te maken. De gemeenten kunnen in het tweede kwartaal reageren op deze vervoerplannen. In juli 2026 leggen we de vervoerplannen 2027 en de Nota van Reactie ter vaststelling voor aan de bestuurscommissie. Binnen de huidige afspraken wordt gekeken wat vervoerders aan extra communicatie over de vervoerplannen kunnen doen.	■	
We monitoren de behaalde kwaliteitsscores en gerealiseerde percentages voor uitval en punctualiteit en bespreken deze in de concessie-overleggen met de ov-bedrijven. Waar nodig vragen we extra aandacht en inzet van de ov-bedrijven om verbeteringen te realiseren.	■	
De MRDH start in 2025 met het uitvoeringsprogramma Toegankelijk ov 2024-2028. Hiervoor hebben wij van het Rijk financiële middelen toegekend gekregen. In het uitvoeringsprogramma staan de activiteiten voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer beschreven waarmee we de komende vier jaar aan de slag gaan.	■	
Project ov-coach: de ov-coach richt zich op de inwoners voor wie het gebruik van ov en fiets niet vanzelfsprekend is, maar dit wel aan te leren is. Door de toegankelijkheid van het ov te verbeteren, vergroten we de betekenis van het ov-systeem voor alle doelgroepen binnen de publieke mobiliteit. De Vervoerregio Amsterdam werkt al enkele jaren met de methodiek van de ov-coach. In die regio wordt een hoge succesratio behaald: na deelname aan het programma blijft meer dan 90% van de deelnemers zelfstandig gebruikmaken van het reguliere ov. De MRDH start in 2025 voor de komende drie jaren vanuit het uitvoeringsprogramma Toegankelijk ov 2024-2028 het project ov-coach in onze regio. Na de opstarting van het project ov-coach in 2025 zetten we in 2026 in op 'regionale opschaling'. We streven ernaar dat meerdere gemeenten aan dit project deelnemen. Na 3 jaar staat het project financieel en organisatorisch op eigen benen en wordt het geheel gedragen door de inkoop van ov-coachtrajecten door de deelnemende gemeenten.	■	

Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk, inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen, zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de metropoolregio blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De aankomende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd voor beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele en aanzienlijke hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder te beperken en om duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3).

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Gemeenten, provincie Zuid Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We voeren een knelpuntenanalyse uit en analyseren de betrouwbaarheid en reistijd van het metropolitaan wegennet over het jaar 2025.	■	
We stellen samen met de wegbeheerders vast of er knelpunten zijn op het metropolitane wegennet waarvoor maatregelen of vervolgonderzoeken nodig zijn voor een oplossing van de knelpunten.	■	
We adviseren bij infrastructurele ingrepen van wegbeheerders door toetsing aan het regionale beleid (Strategische Agenda/mobiliteitsvisie) en het aanleveren van inhoudelijke kennis (verkeerskundig, verkeersdata/monitoring en verkeersmodel).	■	
We werken samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.	●	In 2026 vindt de afstemming van onderhoudsplanningen en verkeersmanagement structureel plaats binnen Zuid-Holland Bereikbaar. Gemeentes vullen de data over wegwerkzaamheden in en komen naar afstemmingsoverleggen. Door deze gezamenlijke programmering met andere overheden wordt de regionale hinder beperkt. Deze acties en processen werken zoals we hebben afgesproken. Maar we zien dat het aantal wegwerkzaamheden zo groot gaat worden dat de normen die Rijkswaterstaat heeft voor hinder niet altijd worden gehaald. Wegwerkzaamheden worden noodgedwongen steeds vaker overdag en gelijktijdig gedaan, voornamelijk bij niet ingeplande spoedoperaties. Daarnaast zien we dat door geldgebrek beperkingen aan de infrastructuur worden opgelegd (snelheid, afsluiting). Vanuit de processen regioregie en verkeersmanagement krijgen we de hinder niet naar een in de regio geaccepteerd bestuurlijk niveau.

Aangegeven inspanning/activiteit

We beheren en ontwikkelen het verkeer- en vervoermodel zodat het actueel en beschikbaar is voor gebruik door gemeenten en de werkorganisatie. In 2026 werken we aan een grote update (V-MRDH 4.0), met daarin een actueel basisjaar en nieuwere netwerken.

Status**Toelichting**

In februari 2026 startten we met de grote update V-MRDH 4.0, naar een nieuwe generatie verkeer- en vervoermodel. Dit zal pas in november gereed zijn.

De MRDH levert het verkeer- en vervoermodel voor diverse studies. Daarnaast voert de MRDH diverse werkzaamheden uit om het model actueel en beleidsrelevant te houden.

We werkten aan een noodzakelijke verbetering van de OV-module en een (kleine) update van het V-MRDH, waarin opmerkingen van gemeenten zijn verwerkt. Een nieuwe versie (3.2) van het V-MRDH is in mei 2026 opgeleverd.

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

Status

Toelichting

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



We stellen een toekomstbeeld ketenmobiliteit op ov-knooppunten op als nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie.



In de nieuwe mobiliteitsvisie zetten we mobiliteitsknooppunten centraal, als schakel tussen alle vormen van publieke mobiliteit. In de uitwerking van de visie naar het uitvoeringsprogramma bepalen we wat er nodig is om ov-knooppunten te versterken naar mobiliteitsknooppunten en om de overstap tussen die verschillende vormen te verbeteren.

Ov-concessies, onderdeel assets

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

voor het regionale ov en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (inclusief remises) op basis van de kaders die de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vaststelt.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
De RET en HTM maken op basis van de geactualiseerde beheervisie uit 2025 en het 4-jaarlijkse Strategische Asset Management Plan ieder jaar een Asset Management Plan. Hiermee geven de vervoerders aan hoe zij de voertuigen en rails gaan onderhouden en welke doelstellingen, projecten en plannen dat jaar prioriteit hebben. Deze asset managementplannen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de MRDH die assetowner is.	■	
We monitoren en toetsen de uitvoering van de geprogrammeerde beheer- en onderhoudsplannen door de beheerders RET en HTM in 2026 en sturen waar nodig bij. De basis hiervoor is de Beheervisie en de hieruit voortvloeiende strategische assetmanagementplannen.	■	
De MRDH voert haar wettelijke taak uit om spoorveiligheid te borgen op basis van het veiligheidskader dat de BcVa heeft vastgesteld. We spreken daarover met beheerders RET en HTM en met gemeenten die projecten uitvoeren aan en rondom tram- en metrospoor.	■	
Waar nodig maken we afspraken met gemeenten over de beheergrens rond de railinfrastructuur. In 2026 verwachten we meerdere beheerafspraken met gemeenten.	■	
Wij zetten de uitwerkingsfase voort en starten de realisatie van de metrowerkplaats Waalhaven-Zuid. De werkplaats maakt deel uit van het programma Metronet (opdracht 1).	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We coördineren de activiteiten van HTM en de gemeente Den Haag voor de planologische procedures, gericht op de realisatie van remise Guldenpad (voorheen G-VI-terrein Den Haag). Na het afgeven van de omgevingsvergunning door de gemeente Den Haag, verlenen wij op aanvraag van HTM in 2026 subsidie voor het realiseren van de remise.	■	
We beslissen over de vervanging van een substantieel deel van de tramvloot RET, waarbij we strategische eisen aan voertuigen stellen. Wij stellen de RET in staat om de nieuwe en extra metrovoertuigen te bestellen. De voertuigen maken deel uit van het programma Metronet (opdracht 1).	■	
Wij werken met de HTM en RET aan projecten om onze stroomnetwerken in te zetten bij het verminderen van netcongestie in onze regio. In 2025 hebben wij daarvoor een energieorganisatie ingericht, die samenwerkt met de gemeenten, Stedin en vele andere partijen, waaronder de ministeries van Klimaat en Groene Groei en Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en kennisinstellingen. Waar mogelijk helpen we bedrijven met koppelingen aan energyhubs, of publieke organisaties zoals wooncorporaties, onderwijs en zorg.	■	

3.1.2 Financiële afwijkingen

(euro's)

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2026-1
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer en openbaar vervoer	9.299.148	12.107.562	2.808.414
Subsidie CROW-KpVV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	10.199.148	13.007.562	2.808.414
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	550.680.895	595.541.061	44.860.166
Overig	22.751.252	19.761.252	-2.990.000
Subtotaal Exploitatie OV	573.432.147	615.302.313	41.870.166
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	4.451.115	3.136.288	-1.314.827
Subtotaal Apparaatslasten	4.451.115	3.136.288	-1.314.827
<i>Financiering</i>			
Rente	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
Subtotaal Financiering	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
<i>Vennootschapsbelasting</i>			
Heffing vennootschapsbelasting	400	400	0
Subtotaal Vennootschaps-belasting	400	400	0
Totaal lasten	613.592.742	650.173.682	36.580.940

(euro's)

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2026-1
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	572.385.971	611.000.010	38.614.039
Rente	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
Marktconformiteits-opslag	8.019.587	8.769.301	749.714
Overige inkomsten	7.677.252	15.677.252	8.000.000
Totaal baten	613.592.742	654.173.682	40.580.940
Saldo van baten en lasten	0	4.000.000	4.000.000
Toevoeging risicoreserve financiering	0	-4.000.000	-4.000.000
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer en openbaar vervoer

De begroting wordt verhoogd met € 2,8 miljoen. De MRDH fungeert als kassier voor de rijksbijdrage voor het werkbudget (2026: € 3,9 miljoen verhoging) en de aanvullende budgetten (2026: € 0,4 miljoen verhoging voor monitoring en evaluatie en impulsmaatregelen) van Zuid-Holland Bereikbaar. De extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking 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 voor de uitname uit de BDU-middelen, is het budget voor Beleid en het programmering verkeer en openbaar vervoer daarom structureel lager met ingang van de begroting 2026 (€ 1,5 miljoen verlaging).

Subsidie CROW-KpVV

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Voor de concessies geldt dat bij het opstellen van de initiële begroting 2026 de concessie bedragen waren opgenomen op basis van inschattingen. Eind 2025 zijn de definitieve subsidies voor de concessies van 2026 verleend, waardoor de lasten wijzigen. In de onderstaande tabel wordt ingegaan op de grootste mutaties tussen de inschattingen en de verleningen.

Concessies

De verhoging van de lasten met € 44,9 miljoen is het resultaat van de volgende gebeurtenissen:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Bij de Railconcessie van de HTM stijgen de lasten bijvoorbeeld door het toepassen van de componentenbenadering als afschrijvingsmethodiek bij het materieel.	+ 6,0 miljoen
Als onderdeel van het programma INTHR wordt de nieuwe remise Guldenpad gebouwd. Bij het opstellen van de initiële begroting 2026 was de verdeling van kosten over de jaren nog niet bekend. Inmiddels is deze verdeling wel bekend op basis van de business case voor de Remise. Dit leidt tot lasten in 2026.	+ 22,7 miljoen
Voor de busconcessie Rotterdam e.o. en Haaglanden worden in 2026 eenmalig extra kosten gemaakt voor instroom van ZE-bussen.	+ 10,4 miljoen
In de 2025 zijn herziene afspraken gemaakt met de RET over de hoogte Vergoeding SOV-herijtingscompensatie, wat leidt tot hogere lasten bij de busconcessie Rotterdam e.o.	+ 4,3 miljoen
Actualisatie concessies voor meer- en minderwerk en de toepassing van de actuele indexatiecijfers	+ 1,5 miljoen
Totaal	+ 44,9 miljoen

Overig

De verlaging van de lasten met € 3,0 miljoen is het resultaat van de volgende gebeurtenissen:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Na het toepassen van de LTI index en de definitieve OV-index wordt de reservering voor het opvangen van het indexatieverschil tussen OV index en LTI index i.v.m. bekostiging HTM en RET verlaagd, omdat de lasten zijn verwerkt in de railconcessies.	- 2,0 miljoen
De reservering voor DRIS is komen te vervallen, omdat het integraal onderdeel is geworden van de assetbandbreedte	- 1,0 miljoen
Totaal	- 3,0 miljoen

Apparaatslasten

De afname van de lasten met € 1,3 miljoen wordt verklaard door de verwerking van de per 1 januari 2026 doorgevoerde organisatiewijziging en de nieuwe cao afspraken. In de Begroting 2026 was rekening gehouden met een hogere cao stijging.

Zie voor een nadere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (hoofdstuk 5.3).

Financiering

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2026. Zie voor een verdere toelichting op de daling van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Vennootschapsbelasting

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Onttrekking fonds BDU

De onttrekking aan het fonds BDU betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden (rente, marktconformiteitsopslag, overige inkomsten).

Rente en marktconformiteitsopslag

Zie voor de toelichting op de daling van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Overige inkomsten

De stijging van € 8,0 miljoen van de overige inkomsten komt door het toevoegen van de verwachte rentebaten op de liquide middelen. Van de € 10,0 miljoen aan verwachte rentebaten wordt 80% verantwoord binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en 20% binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

Opdracht 1 – Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- De realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).
- De uitvoering van No Regret-maatregelen in de CID-Binckhorst voor de ontsluiting van de woningbouw.
- De realisatie van fietsmaatregelen in het kader van Westland Greenport 3.0.
- De realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV), zodat metro's op het metronet vaker en sneller rijden.
- De realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Gekoppeld Rijden RandstadRail.
- Met het programma Kleine projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit willen we bijdragen aan de Versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit die het Rijk in 2022 met gemeenten heeft gemaakt.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Viersporigheid Emplacement: Door de uitloop van de werkzaamheden aan de viersporigheid Schiedam ronden we het project in 2026 financieel af met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland.	■	
Gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, het Rijk, de provincie en de MRDH werken aan No Regret-maatregelen in de CID-Binckhorst. In 2026 moeten de maatregelen uit het No Regret-pakket zijn gestart als die nog niet zijn uitgevoerd. Wij beogen dat het pakket en de bestuursovereenkomst daarna afgerond zijn.	●	Samen met gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, het Rijk en de provincie werken we aan de No Regret-maatregelen in de CID-Binckhorst. In kwartaal 1 van 2026 is de onderdoorgang bij de Trekvlietbrug in gebruik genomen. De uitvoering van de andere onderdelen van het No-Regret-pakket CID Binckhorst zijn vertraagd vanwege de complexiteit in de planuitwerking en realisatie.
Voor de Metropolitane Fietsroutes Westland-Delft en Den Haag HS-Westland werken de wegbeheerders in 2026 het schetsontwerp uit naar een definitief ontwerp. De verwachting is dat er in 2026 nog geen subsidies worden aangevraagd voor deze routes.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
De RET, MRDH en gemeenten werken verder aan de realisatie van het programma Metronet. Met de projecten uit dit programma kunnen de frequenties op het metronet vanaf 2030 worden verhoogd. Dit vangt de verwachte groei van reizigers op ondersteunt de verstedelijking van het metronet. Daarnaast werken we aan raakvlakdossiers van MOVV Metronet, zoals vervanging van de bestaande metrovoertuigen (opdracht 5) en de vernieuwing van metrowerkplaats Waalhaven-zuid (opdracht 5).		
Na het realisatiebesluit in 2025 voor gekoppeld rijden werken MRDH, HTM en de gemeente Den Haag, in samenspraak met de gemeenten Zoetermeer en Leidschendam-Voorburg de infrastructurele maatregelen verder uit. Denk bijvoorbeeld aan het verlengen van haltes of het nemen van geluidsmaatregelen in 2026.		De uitwerking van het project gekoppeld rijden RandstadRail vordert, waarbij inpassing van de haltes, interactie met de omgeving en effectieve geluidsbeheer-maatregelen de sleutel tot succes vormen. In dit besef kiezen we met Den Haag en de HTM voor een zorgvuldige planning met een realisatiebesluit eind 2027 in plaats van 2026.
We bespreken met de gemeenten hun voorgenomen aanmeldingen voor het programma Kleine Projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027 en de mogelijkheden voor subsidiëring van projecten uit de Versnellingsafspraken. We beoordelen de subsidieaanvragen uit het programma 2026 en verlenen daarvoor subsidie. Voor het halen van de doelstelling zijn we afhankelijk van de initiatieven van de wegbeheerders.		

Ov-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
De gemeente Ridderkerk past de infrastructuur in Ridderkerk aan met subsidie van de MRDH, zodat in 2027 R-net-bussen kunnen starten met rijden tussen Ridderkerk en Rotterdam. Dat betekent een snellere verbinding, frequente lijnvoering, meer reiscomfort, meer betrouwbaarheid en uitstekende haltevoorzieningen. Dit verstevigt de mobiliteit en de positie en het beeld van het openbaar vervoer in de hele metro-poolregio, maar vooral in de gemeente Ridderkerk.	■	
In 2026 gaan we verder met de uitvoering van maatregelen van het Plan Toekomstvast Tramnet. Hieronder vallen de aanpassing van de lijnvoering en frequenties, en het verkorten van de reistijd met de tram. De implementatie loopt via het vervoerplan voor 2027. We werken samen met Rotterdam en RET aan een verkenning voor nieuw tramtracé naar Nieuw Kralingen.	●	Met het Plan Toekomstvast Tramnet bereiden we in 2026 versnellingsprojecten per tramlijn voor. Met Rotterdam bereiden we gecombineerde straat/tram- herinrichtingsprojecten voor, en starten we een verkenning van de tram naar het Kralingse Bos. Gemeente Rotterdam heeft haar middelen, zoals afgesproken in de overeenkomst Plan Toekomstvast Tramnet uit 2025, nog niet geregeld.
We stellen het Plan Busnet Rotterdam vast en treffen de eerste voorbereidingen voor het uitvoeren van de maatregelen.	●	We werken eraan het Plan Busnet regio Rotterdam in 2027 vast te stellen in plaats van in 2026. Zo kunnen we de keuzes uit de Mobiliteitsvisie over innovatie en publieke mobiliteit verwerken én dit plan samen met de nieuwe colleges opstellen.
We ronden de verleende subsidiebeschikking en de reconstructie van het busstation Spijkenisse Centrum af.	●	Het busstation Spijkenisse Centrum is afgerond met uitzondering van het onderdeel fietsenstalling. Die is voorzien in een nog te bouwen appartementencomplex waarvan de planning vertraagd is.
Voor diverse projecten in het deelprogramma INTHR lijn 6 toetsen we het definitief ontwerp en verleent de MRDH een subsidie.	●	Het definitief ontwerp voor de aanpassing van de infrastructuur van lijn 6 van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) is getoetst en afgerond. De aanbesteding loopt. Het ontwerp overschrijdt het beschikbare budget. De BcVa heeft hiervoor aanvullend budget beschikbaar gesteld. Naar verwachting wordt in kwartaal 3 van 2026 de subsidie verleend.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Voor de diverse projecten in het deelprogramma INTHR lijn 12 toetsen we het definitief ontwerp en verleent de MRDH een subsidie.	■	
Het deelprogramma INTHR lijn 1, met uitzondering van het Haagse deel, is afgerond en wikkelt de MRDH financieel af.	■	
Het test- en proefbedrijf van lijn 19 op de TU-Campus in Delft wordt afgerond. Naar verwachting zal medio 2026 de dienstregeling starten.	■	

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026

Aangegeven inspanning/activiteit

We volgen de voortgang van de planuitwerking en realisatie van de Metropolitane Fietsroutes vanuit onze rol als subsidieverlener. Dit geldt voor de Metropolitane Fietsroutes:

- Zoetermeer-Rotterdam
- Westland-Rotterdam
- Delft-Rotterdam Alexander
- Den Haag-Pijnacker
- Westland-Delft
- Westland-Den Haag HS
- (Dordrecht) Ridderkerk-Rotterdam

Status



Toelichting

Van de oorspronkelijk acht metropolitane fietsroutes hebben zes routes een samenwerkingsovereenkomst. Deze routes zijn nu in uitwerking of realisatie. MRDH verleent voor deze routes maximaal 70% subsidie.

De route Westland-Den Haag via Monster werken we niet verder uit als MFR vanwege complexe inpassingsvraagstukken.

Voor de route Den Haag-Pijnacker geldt dat deze om diverse redenen dermate vertraging heeft opgelopen dat de kaders van het MFR- programma niet meer passen. Toch willen de betrokken partijen door met de route, maar niet meer binnen de MFR-kaders. Voor de fietsverbinding over de Vliet ter hoogte van de Nieuwe Tolbrug is wel een bestuurlijke afspraak gemaakt. Naast de gereserveerde middelen in het kader van het No Regret-pakket CID Binckhorst, zorgt de MRDH voor maximaal 50% van de meerkosten van de brug tot een maximum van € 2,5 miljoen. Dit op basis van de reguliere vigerende subsidievoorwaarden voor het basisnet fiets.

Verbeterd ov-systeem

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We starten in 2026 met de herijking van het onderzoek brede welvaartmonitor (rapportage dd 3 december 2024, afspraak tot herijken binnen twee jaar).	■	
In 2025 voerden we met de gemeente Zoetermeer en de HTM een gezamenlijke studie uit naar het toekomstige gebruik van de Krakeling. In 2026 werken we gezamenlijk het vervolg uit.	●	In kwartaal 1 van 2026 scherpten we samen met Zoetermeer de onderzoeksvraag aan voor de studie naar het ov-gebruik in Zoetermeer in relatie tot de sociaal-economische ontwikkeling. De daadwerkelijke start van het onderzoek is vertraagd door de complexiteit van de integrale opgave.

Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimaal gebruik van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

Status Toelichting

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



Regionaal basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

Status Toelichting

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



Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

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

Status

Toelichting



Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

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

Status

Toelichting



Doorstromingsprojecten uit ov-Ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We hebben de perrons van de tram verlengd en de iVRI's rondom de Mall of the Netherlands zijn aangepast zodat het ov voorrang krijgt op het autoverkeer.	●	We hebben in 2025 subsidie verleend aan de gemeente Leidschendam-Voorburg voor de aanpassing van de iVRI op de kruising Burgemeester Banninglaan – Heuvelweg zodat het ov voorrang krijgt op het autoverkeer. Ook hebben we in 2026 subsidie verleend aan de HTM voor de verlenging van de perrons op de halte Mall of the Netherlands.
We realiseren het project Tram Laan op Zuid met extra baanafscheidings en beveiligde oversteek. Dit komt de gemiddelde snelheid van de trams en de verkeersveiligheid ten goede op deze belangrijke ov-as.	■	
Wij stellen het concept uit 2025 van het toekomstvast busnetwerk vast in samenwerking met de vervoerder en alle betrokken gemeenten.	●	Het besluit over het nieuwe Plan Busnet Rotterdamse regio is verschoven naar 2027. Deze wijziging in de planning is noodzakelijk om het plan volledig in lijn te brengen met de nieuwe Mobiliteitsvisie en de bredere scope van publieke mobiliteit. In 2026 ligt de focus op de intensieve samenwerking met gemeenten en vervoerders om complexe vraagstukken, zoals de integratie met het 30 km/u-regime en maatwerkvervoer, integraal in dit plan te borgen. Zie ook opdracht 1
Wij geven samen met de gemeente Rotterdam opdrachten en subsidies af voor de uitvoering van het programmaplan Plan Toekomstvast Tramnetwerk en voeren een verkenning uit voor een tramverbinding naar het Kralingse Bos.	●	We bereiden met het programma Toekomstvast Tramnet in 2026 versnellingsprojecten per tramlijn voor. Met Rotterdam bereiden wij gecombineerde straat/tram herinrichtingsprojecten voor, en we starten een verkenning van de tram naar het Kralingse Bos. Belangrijk aandachtspunt is de nog te regelen bekostiging door Rotterdam, zoals afgesproken in de overeenkomst Plan Toekomstvast Tramnet uit 2025. Zie ook opdracht 1.
Het stadsproject Hofplein van de gemeente Rotterdam is in realisatie, mede met een subsidie van de MRDH. Na realisatie levert dit, naast een verblijfsplein voor de stad, ook reistijdwinst voor de tram op.	■	
Samen met de gemeenten werken wij aan het oplossen van conflicten tussen 30 km/u-straten en het ov. Dit gebeurt op basis van het Stappenplan ov en 30 uit 2025.	●	De MRDH heeft de gemeenten via het ambtelijke overleg Vervoersautoriteit (AoVa) gevraagd om rekening te houden met de vertragingseffecten van 30km/u op het ov en te mitigeren waar mogelijk. Vooralsnog kunnen de wegbeheerders (gemeenten) 30km/u invoeren op busroutes, wat nadelig uitpakt voor het ov. De MRDH biedt haar hulp aan om mee te denken in mitigerende maatregelen. In de praktijk heeft dit nog niet geleid tot andere wegontwerpen op straat.

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs- rapportage	(euro's) Begrotings- wijzigingen 2026-1
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	3.945.776	2.876.652	-1.069.124
Fiets- en ketenmobiliteit	37.872.408	32.608.570	-5.263.838
Verkeersveiligheid	14.567.031	33.262.919	18.695.888
Subtotaal Verkeer	56.385.215	68.748.141	12.362.926
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	85.409.168	114.833.311	29.424.143
Subtotaal Openbaar vervoer	85.409.168	114.833.311	29.424.143
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.906.902	3.136.288	1.229.386
Subtotaal Apparaatslasten	1.906.902	3.136.288	1.229.386
Totaal lasten	143.701.285	186.717.740	43.016.455
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	141.580.302	177.306.657	35.726.355
Overige inkomsten	2.120.983	9.411.083	7.290.100
Totaal baten	143.701.285	186.717.740	43.016.455
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Projectkosten Verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 1,1 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	(euro's)	Mutatie lasten
Voor het IPVa Kleine projecten wordt in de begroting in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond, per subsidie categorie wordt rekening gehouden met 25% van het plafond.		- 1,1 miljoen
Binnen het IPVa 2026 Kleine projecten valt slechts 10% van de aanmeldingen binnen de subsidie categorie Verkeersmanagement en Wegenstructuur. Voor de begroting 2026 betekent dit per saldo een verlaging van de jaarschijf met € 1,1 miljoen binnen deze subsidie categorie.		
Binnen het programma Automatisch Vervoer Last Mile loopt momenteel nog de pilot met de zelfrijdende bus bij Rotterdam-The Hague Airport (Martha). De onderzoeken binnen het programma liepen tot en met 2025. Het resterende onderzoeksbudget van € 0,2 miljoen verval.		- 0,2 miljoen
Per saldo gaat de jaarschijf 2026 met € 0,2 miljoen omhoog door jaarschijfmutaties binnen de lopende kleine projectsubsidies in deze subsidie categorie (als gevolg van eerder planningsoptimisme).		+ 0,2 miljoen
Totaal		- 1,1 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 5,2 miljoen ontstaan door:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Neerwaartse bijstelling jaarschijf 2026 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen Fiets. De realisatie van het Trekfietstracé – onderdeel Onderdoorgang Trekvliesbrug is gestart in 2025 maar loopt nog door in 2026. De subsidie is inmiddels verleend. In 2025 was de realisatie € 1,1 miljoen hoger dan verwacht, de begroting 2026 wordt daarom voor dit onderdeel verlaagd met € 1,1 miljoen.	- 3,6 miljoen
De realisatie van het Trekfietstracé – onderdeel fietsroute Binckhorst-Noord schuift door naar 2027 wegens de complexiteit van de opgave. Besluitvorming binnen het No Regret-programma CID-Binckhorst is voorzien eind 2026. De begroting 2026 wordt daarom met een bedrag van € 2,5 verlaagd.	
De realisatie van de Metropolitane Fietsroutes Westland-Rotterdam, Zoetermeer-Rotterdam en Delft-Rotterdam Alexander is gestart. Op basis van verwachte daadwerkelijke projectvoortgang van verleende en nog te verlenen subsidies wordt de begrotingsjaarschijf 2026 voor deze drie routes gezamenlijk verlaagd met € 3,0 miljoen binnen de bestaande projectbudgetten.	- 5,0 miljoen
De bestuurscommissie besloot op 4 maart jl. de route Den Haag – Pijnacker niet meer als Metropolitane Fietsroute uit te werken. Een deel van het budget (€ 2,5 miljoen) blijft gereserveerd voor een nieuwe fietsbrug over de Vliet, die naar verwachting niet eerder dan in 2030 gerealiseerd wordt. In de begroting 2026 was nog rekening gehouden met een jaarschijf van € 2,0 miljoen voor deze route, dit budget schuift door naar 2030.	
Het project Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer (maatregel binnen Korte Termijn Aanpak MoVe) heeft vertraging opgelopen vanwege de onverwachte situatie rondom de Nelson Mandelabrug en de herziene planvorming binnen de gemeente.	- 2,3 miljoen
De besteding van € 2,3 miljoen waarmee in de begroting 2026 nog rekening was gehouden, op basis van de planning in de subsidieaanvraag van de gemeente, schuift daarmee door naar latere jaren.	
De bestuurscommissie besloot in maart 2025 om, onder voorbehoud van een begrotingswijziging, het project Fiets-corridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens – fase 1 toe te voegen aan het IPVa 2025. De totale MRDH-reservering bedroeg € 6,5 miljoen en maakte onderdeel uit van de MRDH-begroting 2026. Inmiddels is de subsidie verleend voor een bedrag van € 9,2 miljoen. Reden voor deze hogere verlening is hoger uitvallende projectkosten voor de gemeente Schiedam: hoger uitgevallen aanbesteding ProRail en een lagere bijdrage vanuit de Woningbouwimpuls van het Rijk. De bestuurscommissie besloot in september 2025 om de verhoging van het subsidiebudget ten laste te laten komen van het verwachte positieve saldo op het subsidieplafond Kleine projecten 2025. De voor 2026 verwachte bestedingen worden verhoogd met € 1,2 miljoen.	+ 1,2 miljoen
Voor diverse lopende kleine subsidiebeschikkingen binnen deze subsidiecategorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2026:	+ 4,5 miljoen
• € 5,2 miljoen verhoging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege doorgeschoven projecten vanuit 2025 (door eerder planningsoptimisme); • € 0,5 miljoen verlaging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege eerder dan verwachte realisatie in 2025; • € 0,2 miljoen verlaging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege minder subsidieaanvragen dan verwacht.	
Totaal	- 5,2 miljoen

Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 18,7 miljoen ontstaan door:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Voor de lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten voor 2026 bijgesteld op basis van de verwachte voortgang van de uitvoering van deze projecten bij de gemeenten. De verhoging van het budget komt deels doordat de uitvoering van de lopende projecten niet evenredig over de looptijd worden uitgevoerd maar meer richting het einde van de looptijd van de regeling (€ 2,7 miljoen verhoging begroting 2026). Daarnaast is eind 2025 een eerste beschikking voor de 3e tranche van deze regeling van het Rijk ontvangen en in 2026 een tweede. Met deze Rijksbijdragen was in de begroting 2026 nog geen rekening gehouden, alleen met de MRDH financiering van de regeling. De begroting wordt daarom verhoogd met € 4,4 miljoen. Vooralsnog wordt voor de nieuwe verleningen rekening gehouden met een geleidelijke realisatie van projecten over de jaren 2026, 2027 en 2028.	+ 7,1 miljoen
Voor diverse lopende kleine subsidiebeschikkingen binnen deze subsidiecategorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2026:	+ 11,6 miljoen
• € 6,9 miljoen verhoging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege meer subsidieaanvragen dan verwacht. • € 5,6 miljoen verhoging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege doorgeschoven projecten vanuit 2025 (door eerder plannings-optimisme); • € 0,9 miljoen verlaging van de begrotingsjaarschijf 2026 vanwege eerder dan verwachte realisatie in 2025.	
Totaal	+ 18,7 miljoen

Projectkosten Openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 29,4 miljoen ontstaan door:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Voor de Vlietlijn ontvangt de MRDH via de BDU 2026 een de Rijksbijdrage voor studie- en uitvoeringskosten die één op één worden doorgezet aan de Gemeente Den Haag als projectuitvoerder. De hoogte van de rijksbijdrage is eind 2025 door het Rijk doorgegeven, waardoor bij het opstellen van de initiële begroting 2026 hier nog geen rekening mee was gehouden.	+ 18,2 miljoen
De MRDH bijdrage aan de studiekosten aan de Vlietlijn stijgen in 2026 als gevolg van onderbesteding die vanuit 2025 is doorgeschoven naar 2026. De totale bijdrage blijft ongewijzigd.	+ 1,6 miljoen
Door vertraging in de uitvoering van lijn 19 stijgen de lasten in 2026. Het totale projectbudget blijft ongewijzigd.	+ 4,3 miljoen
De bestuurscommissie besloot in december 2025 om een verlening af te geven voor het metrostation Zuidplein. Een groot deel van de lasten komen ten laste van 2026. Hier was bij het opstellen van initiële begroting 2026 nog geen rekening mee gehouden.	+ 5,8 miljoen
Voor verschillende projecten schuift de realisatie in tijd, maar het budget blijft ongewijzigd. Per saldo leidt dat tot lagere lasten in 2026.	- 0,5 miljoen
Totaal	+ 29,4 miljoen

Apparaatslasten

De stijging van de lasten met € 1,2 miljoen wordt verklaard door een combinatie van de verwerking van de nieuwe cao-afspraken en een organisatiewijziging. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 7,3 miljoen betreft:

- de bijstelling van de jaarschijf in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen, een specifieke uitkering. De verwachte realisatie van dit rijksbudget is gekoppeld aan de verwachte voortgang van deze projecten. De overige inkomsten worden verhoogd met € 5,3 miljoen;
- opname verwachte rentebaten. 80% van de rentebaten wordt verantwoord binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en 20% binnen dit programma (Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer). De overige inkomsten worden verhoogd met € 2,0 miljoen (20% van € 10,0 miljoen);
- opname Rijksbijdrage Publieke mobiliteit in samenwerking met zorgvervoer. Het Rijk heeft bij het BO MIRT van januari 2026 een bijdrage voor dit proefproject toegezegd. De beschikking van het Rijk bedraagt in totaal € 0,7 miljoen op een totaal project van € 2,6 miljoen en valt onder de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Grootste deel van de projectuitgaven vindt naar verwachting in 2027 en 2028 plaats. Voor 2026 wordt rekening gehouden met een baat ten laste van de Rijksbijdrage van € 0,04 miljoen.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

- **Opdracht 2** - Toekomstbestendige economie stimuleren;
- **Opdracht 4** - Vernieuwen van werklocaties.

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

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

Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

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

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

Campusprogramma

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit

We werken samen met gemeenten aan projecten die bijdragen aan een leven lang ontwikkelen voor inwoners van de regio. Dit doen wij door minimaal twee projecten te cofinancieren waarbij inwoners de kans krijgen zich verder te ontwikkelen via gecertificeerde opleidingen.

Status

Toelichting



We werken samen met gemeenten aan projecten die bijdragen aan een leven lang ontwikkelen voor inwoners van de regio. Er zijn in het eerste kwartaal geen projectaanvragen hiervoor ontvangen. Wel hebben gesprekken plaats gevonden met de gemeenten Den Haag en Rotterdam en de werkgeversservicepunten vanuit het UWV. Zo denken we mee hoe we werkzoekenden dichterbij werk en opleiding kunnen brengen.

We werken samen met partijen die bijdragen aan de ontwikkeling van de toekomstige arbeidsmarkt. Hierbij zetten we in op werkgelegenheid en opleidingskansen, zodat de inwoners duurzaam inzetbaar blijven. En zodat bedrijven toegang hebben tot gekwalificeerd personeel.



Versterken mkb

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In 2026 werken we aan de activiteiten en werkpakketten uit het in 2025 vastgestelde samenwerkingsprogramma Startup/Scale-up. Dit doen we in ieder geval samen met de provincie Zuid-Holland, Delft, Den Haag, Rotterdam en Leiden, maar ook kennisinstellingen en partijen uit het ecosysteem. De MRDH levert haar bijdrage aan dit programma, zodat meer startups doorgroeien tot succesvolle scale-ups. De MRDH levert in ieder geval een bijdrage door: • te sturen op voldoende fysieke ruimte voor startups die door kunnen groeien tot scale-ups; • met het financiële instrumentarium (de bijdrageregeling) een bijdrage leveren aan projecten die de ontwikkeling van startups naar scale-ups effectief ondersteunen; • samenwerking met het Rijk zoeken om het belang van innovatieve startups en scale-ups te benadrukken en daarmee te kijken naar effectievere funding en regelgeving. • In de regio zijn verschillende netwerken en hotspots waarbinnen kennisinstellingen, bedrijven (startups, scale-ups en corporates) en overheden samenwerken aan innovatie. Op plekken als het Innovatiedistrict Delft en de Mechatronica Innovatie Campus in Schiedam (MICS) versterken regionale partijen gezamenlijk hotspots voor innovatie. We versterken deze programma's, plekken en netwerken door deze te koppelen aan regionale economische doelen en aan ruimtelijk-economische voorwaarden, zoals bereikbaarheid en bedrijfsruimte.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit

Status

Toelichting

We verlenen InnovationQuarter (IQ) subsidie om te bouwen aan innovatieprogramma's en projecten en voor de ondersteuning van het innovatieve mkb bij de versnelde ontwikkeling en de marktintroductie van technologische oplossingen. Hiermee vergroten we het verdienvermogen van de regio. In 2024 hebben we daarvoor meerjarige financiële afspraken gemaakt. Vanwege de toenemende druk op de gemeentelijke financiën sturen we strakker op de inzet van middelen voor activiteiten die een duidelijke en significante bijdrage leveren aan de doelen en ambities uit de Strategische Agenda en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat uit 2025. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat zullen we expliciet ingaan op de rol van IQ in relatie tot onze inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken en hoe we onze sturing en grip op IQ willen vergroten. Een deel van de subsidie gaat naar het secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en inzet op (economische) vernieuwing en innovatie. Ook beïnvloedt de Economic Board Zuid-Holland de samenwerking met de nationale overheid.



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



Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze locaties bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking. Ook bieden deze locaties ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, te innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol in grote transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen), en digitalisering.

Op basis van de Strategie Werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op een sterkere ruimtelijke en economische structuur van de regio door het markt-evenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, bestaande werklocaties beter te benutten en vergroening en verduurzaming te bevorderen.

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We organiseren regionale afstemming over werklocaties bij transformaties van bedrijventerreinen en nieuwbouw en van kantoren en detailhandel. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en leggen we het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende werklocaties op de juiste plek blijven, en voorkomen we tegelijkertijd dat er te veel gebouwd wordt op locaties met veel leegstand.	■	
We monitoren de regionale kantorenmarkt via een dashboard en een kwalitatieve rapportage en delen dit actief met gemeenten. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken in de MRDH-kantorenstrategie en blijven we op de hoogte van nieuwe trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt.	■	
We stimuleren gemeenten om projecten in te dienen voor financiering via de bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat. Deze projecten dienen gericht te zijn op de versterking van de kwaliteit van werklocaties.	●	In overleggen met gemeenten, zoals de werkgroep werklocaties, roepen wij gemeenten op om projecten aan te dragen. Wij zullen dit proces actief versterken door gericht vervolg te geven aan deze oproep, gemeenten individueel te benaderen en kansrijke initiatieven verder te verkennen. Op dit moment is er echter nog geen zicht op nieuwe projecten.
We ondersteunen gemeenten bij de uitvoering van de ambities binnen het thema 'ruimte voor werken'. Dit doen we door proactief kansen te agenderen, gezamenlijk onderzoek en met kennisdeling.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verwerven extra projectfinanciering uit provinciale, Rijks- en Europese middelen om werklocaties te verbeteren, met een focus op de verduurzaming en de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Om dit te bereiken versterken we ook de samenwerking met het bedrijfsleven, VNO-NCW, de andere metropoolregio's en het Rijk.	■	
We organiseren drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor 'ruimte voor werken', voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.	■	
We monitoren de ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in de metropoolregio. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken uit de Strategie Bedrijventerreinen 2023-2030. Op basis van de resultaten sturen we het beleid van de MRDH bij met voorstellen.	■	
De MRDH actualiseert de strategie op detailhandel en adviseert de gemeenten over winkelgebieden, om te zorgen voor vitale kernen.	●	Op dit moment voldoet de huidige strategie op detailhandel. Dit is de reden om de actualisatie dit jaar nog niet op te starten.
We monitoren het functioneren van de detailhandel in de metropoolregio.	■	

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuursrapportage	(euro's) Begrotingswijzigingen 2026-1
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	3.481.225	3.898.347	417.122
Subtotaal subsidie InnovationQuarter	1.022.566	1.022.566	0
Subtotaal subsidie YES!Delft	250.000	250.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.433.307	1.194.776	-238.531
Totaal lasten	6.187.098	6.365.689	178.591
Baten:			
Inwonerbijdrage	6.137.098	6.041.189	-95.909
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	50.000	50.000	0
Totaal baten	6.187.098	6.091.189	-95.909
Saldo van baten en lasten	0	-274.500	-274.500
Ottrekking aan Egalisatiereserve EV	0	274.500	274.500
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

De begrote programmakosten stijgen met **€ 417.122**. Dit is als volgt te verklaren:

- Voor de Versnellingsaanpak is de verwachting dat er in 2026 een budget van € 274.500 nodig zal zijn. Dit bedrag komt ten laste van de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. In totaal heeft het algemeen bestuur voor de Versnellingsaanpak € 900.000 beschikbaar gesteld.
- Het budget voor apparaatslasten daalt per saldo met € 142.622 en dit budget komt daarmee beschikbaar als budget voor programmakosten. De daling van de apparaatslasten bestaat uit een daling van de directe apparaatslasten van € 238.531 en een stijging van de overheadkosten met € 95.909. Voor deze mutaties zijn drie redenen:
 - lager dan verwachte cao-stijging, waardoor personeelsbudget vrijvalt;
 - de verdeelsleutel voor de overhead ten laste van de inwonerbijdrage wijzigt van 18% naar 16% als gevolg van de wijziging van de MRDH- organisatie per 1-1-2026 vanwege de uitbreiding van formatiebudget specifiek op Verkeer en vervoer en Openbaar vervoer;
 - verschuiving van directe apparaatslasten naar overhead als gevolg van verwerken Beleidsnota Overhead MRDH 2026.

Een uitgebreide toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4 Overhead en hoofdstuk 5.3 Paragraaf bedrijfsvoering.

De directe kosten personeel dalen met **€ 238.531** als gevolg van de lager dan verwachte cao-stijging en de verschuiving van directe apparaatslasten naar overhead als gevolg van het verwerken van de Beleidsnota Overhead MRDH 2026.

Baten

Door de hogere overheadkosten is er vanuit de beschikbare inwonerbijdrage een kleiner deel beschikbaar ter dekking van de programmakosten. De inwonerbijdrage die de MRDH in 2026 ontvangt van de gemeenten wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met **€ 95.909**. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Reserve

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met **€ 274.500**. Het betreft een onttrekking ter dekking van uitgaven voor de Versnellingsaanpak. Zie ook de toelichting bij de lasten.

4 Overhead

4.1 Overhead

(euro's)

Overhead	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2026-1
Lasten:			
Personele overhead Va	3.320.352	4.680.414	1.360.062
Materiële overhead Va	2.736.340	2.803.080	66.740
Totaal Overhead Va	6.056.692	7.483.494	1.426.802
Personele overhead EV	728.858	891.507	162.649
Materiële overhead EV	600.660	533.920	-66.740
Totaal Overhead EV	1.329.518	1.425.427	95.909
Totaal lasten overhead	7.386.210	8.908.921	1.522.711

(euro's)

Dekkingsbronnen Overhead	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2026-1
Baten:			
Ottrekking fonds BDU	6.056.692	7.483.494	1.426.802
Inwonersbijdrage EV	1.329.518	1.425.427	95.909
Totaal dekkingsbronnen Overhead	7.386.210	8.908.921	1.522.711
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

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 Notitie Overhead 2023 van de Commissie BBV luidt de definitie van overhead 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 onderging de MRDH-organisatie een doorontwikkeling naar integraal werken, waarbij bepaalde taken en verantwoordelijkheden zijn gewijzigd. 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. Doordat de MRDH een beleidsnota heeft opgesteld 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 salarislasteren als overhead worden geclassificeerd:

- alle functies binnen de stafbureaus 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 Verkeer en vervoer en Openbaar vervoer.

De wijziging van de MRDH organisatie, waarbij rekening wordt gehouden met het doorvoeren van de Beleidsnota Overhead MRDH 2026, het verwerken van het cao akkoord voor de gemeentelijke sector, en het verwerken van het besluit van het algemeen bestuur van 11 juli 2025 om de externe inhuur terug te dringen door een toename van 11,07 fte vaste formatie per 1 januari 2026, betekenen dat de begrote lasten van de overhead per saldo stijgen met € 1.522.711.

Vanwege de uitbreiding van formatiebudget per 1 januari 2026 specifiek op Verkeer en vervoer en Openbaar vervoer wijzigt de verdeelsleutel van de indirecte kosten ten gunste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat (EV). Na de formatie-uitbreiding wijzigt deze verdeelsleutel van 82 (BDU) / 18 (Inwonerbijdrage EV) in de MRDH-begroting 2026 naar 84 (BDU) / 16

(Inwonerbijdrage EV). Daarom vindt er binnen de totale materiële overheadkosten een verschuiving plaats tussen materiële overhead Va en EV.

Zie voor een verdere toelichting Paragraaf 5.3 Bedrijfsvoering.

Baten

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

De salariskosten van alle medewerkers Verkeer en vervoer en Openbaar vervoer worden bekostigd uit de rijksmiddelen BDU. De salariskosten van alle medewerkers Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit de inwonerbijdrage EV. Dit is niet gewijzigd op basis van de nieuwe Notitie Overhead 2026.

Het relatieve formatiebudget van het primaire proces wordt gebruikt om de salariskosten van stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Het relatieve formatiebudget bedraagt 16% Economisch Vestigingsklimaat en 84% Verkeer en vervoer en Openbaar vervoer. 16% van deze kosten wordt bekostigd uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 84% wordt bekostigd uit de rijksmiddelen BDU.

De verhoging van het personele overhead budget betekent een verhoging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 1.522.711.

5 Paragrafen

5.1 Financiering

(euro's)			
Financieringsfunctie	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2026-1
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
Rente overbesteding	0	0	0
Totaal	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
Baten:			
Rente OV-bedrijven	25.509.932	18.727.119	-6.782.813
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	8.019.587	8.769.301	749.714
Te activeren rente overbesteding	0	0	0
Totaal	33.529.519	27.496.420	-6.033.099
Saldo van baten en lasten	8.019.587	8.769.301	749.714
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	0	-4.000.000	-4.000.000
Resultaat	8.019.587	4.769.301	-3.250.286

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Lasten

De financieringsbehoefte van de ov-bedrijven is lager dan geprognosticeerd bij opstellen van begroting 2026. Hierdoor dalen de begrote rentelasten met € 6,8 miljoen.

Baten

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht bij de ov-bedrijven. Deze opslag blijft vrijwel gelijk ondanks een dalende financieringsbehoefte. Dit komt doordat sinds dit jaar de opslag per afgegeven lening wordt vastgesteld, afhankelijk van de entiteit waaraan deze wordt verstrekt, en niet langer op basis van de vervoerder als geheel. Dit leidt tot een hogere opslag dan geprognosticeerd bij de initiële begroting.

Reserve

Door een toevoeging van € 4,0 miljoen, verwerkt in de 1e Bestuursrapportage, is de risicoreserve financieringen weer op een voldoende niveau gebracht. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Risicoreservering financiering regionale ov-bedrijven

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2026-2030 gemiddeld € 49,0 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 44,0 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (paragraaf 3.1). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager. Ten opzichte van de primaire begroting daalt de aanvullende dekking door de toevoeging aan de risicoreserve. In de volgende tabel is de op te bouwen risicoreserve financieringen in cijfers uitgewerkt.

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	(euro's)		
	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2026-1
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.372.725.281	1.144.225.064	-228.500.217
Boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.407.431.754	1.333.489.593	-73.942.161
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	914.830.640	866.768.235	-48.062.405
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	457.894.641	277.456.829	-180.437.812
Weging risico	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	36.631.571	22.196.546	-14.435.025
Netto/gewogen risico (ondergrens € 44 miljoen)	40.000.000	44.000.000	4.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	40.000.000	40.000.000	0
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	8.019.587	8.769.301	749.714
Toevoeging opslag aan risicoreserve	0	4.000.000	4.000.000
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	8.019.587	4.769.301	-3.250.286

5.3 Bedrijfsvoering

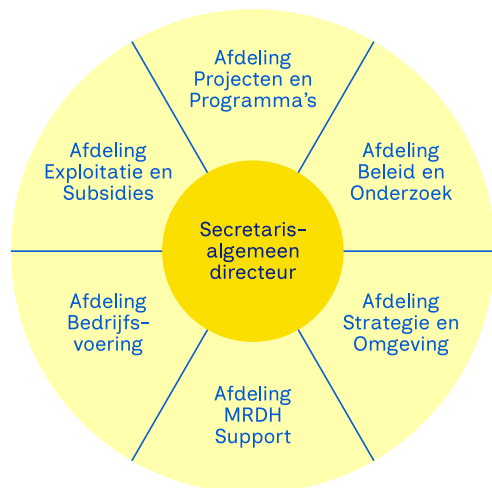
MRDH-organisatie

Per 1 januari 2026 heeft de MRDH-organisatie een verdere doorontwikkeling richting integraal werken ondergaan, waarbij bepaalde taken en verantwoordelijkheden zijn gewijzigd. Een toelichting op de wijziging en bepaling van de overhead is opgenomen in Hoofdstuk 4 Overhead.

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.

Vanwege de uitbreiding van formatiebudget specifiek op verkeer en vervoer en openbaar vervoer wijzigt de verdeelsleutel van de indirecte kosten ten gunste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat (EV). Na de formatie-uitbreiding wijzigt deze verdeelsleutel van 82 (BDU) / 18 (Inwonerbijdrage EV) in de MRDH-begroting 2026 naar 84 (BDU) / 16 (Inwonerbijdrage EV).

De MRDH-organisatie ziet er per 1 januari 2026 als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie en stuurt zes leidinggevendenden aan. De salarislasten van de secretaris-algemeen directeur worden op dezelfde manier verdeeld als de salarislasten van alle andere staffuncties.

Afdeling Exploitatie en Subsidies

De afdeling Exploitatie en Subsidies 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 deze geeft dagelijks leiding aan 18 fte.

Afdeling Beleid en Onderzoek

De 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 deze geeft dagelijks leiding aan 22 fte.

Afdeling Projecten en Programma's

De afdeling werkt met gemeenten en partners aan programma's en projecten voor mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Er is één manager verantwoordelijk en deze geeft dagelijks leiding aan 23 fte.

Afdeling 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 tezamen 39,67 fte.

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.

Onderstaande tabel toont de begrote personele formatie en de daarbij behorende salariskosten (inclusief sociale lasten). Deze zijn conform de cao Gemeenten en SGO 2025-2027, ingaande per 1 april 2025. De Begroting 2026 hield rekening met een hogere cao-stijging, waardoor de huidige schaalbedragen 1,9% lager zijn.

(euro's)

Onderdeel	fte's 2026	Begroting 2026
Secretaris-algemeen directeur	1,00	233.596
Afdeling Bedrijfsvoering	21,44	2.438.125
Afdeling Strategie en Omgeving	18,23	2.150.676
Afdeling Exploitatie en Subsidies	19,00	2.240.615
Afdeling Beleid en Onderzoek	23,00	2.940.011
Afdeling Projecten en Programma's	24,00	3.036.251
Afdeling MRDH Support	0,00	0
Totalen	106,67	13.039.273

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

In de volgende overzichten is de was-wordt-situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 4.1) weergegeven:

Was kostenverdeling apparaatslasten 2026:

Onderdeel	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead inwonerbijdrage EV	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	238.226			195.345		42.881	82/18
BFC, BSB en BID	3.810.983			3.125.006		685.977	82/18
Vervoersautoriteit	6.358.017	4.451.115	1.906.902				100
Economisch Vestigingsklimaat	1.433.307				1.433.307		100
Totaal personele apparaatslasten	11.840.534						
Materiële apparaatslasten	3.337.000			2.736.340		600.660	82/18
Totalen	15.177.534	4.451.115	1.906.902	6.056.692	1.433.307	1.329.518	

Wordt kostenverdeling apparaatlasten 2026:

Onderdeel	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead inwonerbijdrage EV	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	233.596			196.220		37.375	84/16
BFC, BSB en BID	4.588.800			3.854.592		734.208	84/16
Vervoersautoriteit	6.902.177	3.136.288	3.136.288	629.601			84/16
Economisch Vestigingsklimaat	1.314.700				1.194.776	119.924	84/16
Totaal personele apparaatslasten	13.039.273						
Materiële apparaatslasten	3.337.000			2.803.080		533.920	84/16
Totalen	16.376.273	3.136.288	3.136.288	7.483.494	1.194.776	1.425.427	

Wijziging kostenverdeling apparaatlasten 2026:

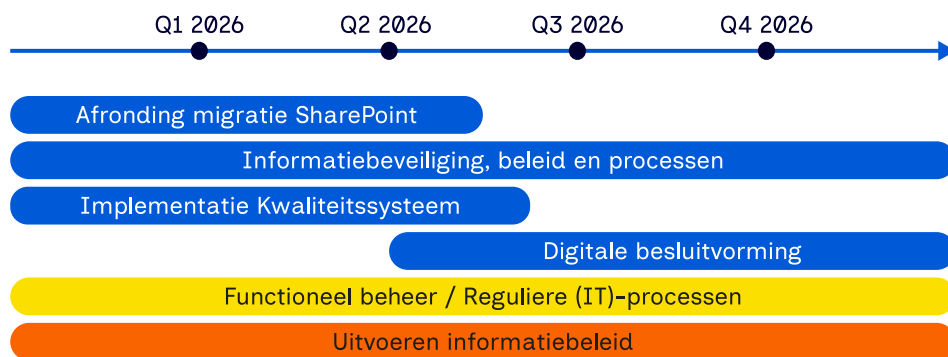
Onderdeel	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead inwonerbijdrage EV	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	-4.631			875		-5.505	84/16
BFC, BSB en BID	777.817			729.586		48.231	84/16
Vervoersautoriteit	544.159	-1.314.827	1.229.386	629.601			84/16
Economisch Vestigingsklimaat	-118.607				-238.531	119.924	84/16
Totaal personele apparaatslasten	1.198.739						
Materiële apparaatslasten				66.740		-66.740	84/16
Totalen	1.198.739	-1.314.827	1.229.386	1.426.802	-238.531	95.910	

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

De ict-ontwikkelingen binnen de MRDH zijn gericht op het versterken van de digitale basisinfrastructuur en het verbeteren van informatiebeveiliging en informatiebeheer. In de afgelopen periode lag de nadruk op de migratie naar SharePoint, waarmee het archiveringsproces grotendeels is geautomatiseerd. Deze ontwikkeling draagt bij aan de naleving van de Archiefwet en zorgt voor een meer gestructureerde en uniforme werkwijze binnen de organisatie.

Per januari 2026 is de informatiebeveiligingsfunctie versterkt met de aanstelling van een fulltime CISO. Hiermee is extra capaciteit beschikbaar om invulling te geven aan de toenemende eisen op het gebied van informatiebeveiliging en privacy, waaronder de aankomende Cyberbeveiligingswet (CBW) en BIO2.

Op basis van de begroting 2026 is een roadmap opgesteld die richting geeft aan de ict- en informatiebeheeractiviteiten voor dit jaar. Deze roadmap vormt de basis voor de planning en prioritering van de lopende en nieuwe projecten:



De migratie naar SharePoint bevindt zich in de afrondende fase en zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2026 volledig worden voltooid. Het project Digitale Besluitvorming, wordt later in het jaar gestart als gevolg van beperkte capaciteit. De nieuwe adviseur Informatiebeheer, die in mei 2026 start, zal dit project oppakken. Het project Digitale Handtekening maakt integraal onderdeel uit van Digitale Besluitvorming en wordt daarom niet afzonderlijk in de planning benoemd.

Hieronder de voortgang van de lopende projecten en eventuele risico's/knelpunten:

Informatiebeveiliging & Privacy

De implementatie van nieuwe wet- en regelgeving, zoals BIO2 en de Cyberbeveiligingswet (CBW), vraagt de komende jaren om aanzienlijke inspanningen van de organisatie. Met de aanstelling van een CISO per januari 2026 is een belangrijke stap gezet om hier invulling aan te geven. Er is een gefaseerde aanpak opgesteld om te komen tot naleving van deze wetgeving. De uitvoering hiervan vindt plaats over meerdere jaren waarbij stapsgewijs wordt gewerkt aan het versterken van de informatiebeveiliging en het structureel borgen hiervan binnen de organisatie.

Migratie naar SharePoint

De migratie naar SharePoint betekent voor de MRDH een overstap naar het Document Management Systeem (DMS) Visiedosis waarbij archivering voortaan automatisch via SharePoint verloopt. Dankzij deze geautomatiseerde archivering voldoet de MRDH aan de geldende wet- en regelgeving en voorkomen we dat documenten verloren gaan. Bovendien draagt het bij aan een meer gestructureerde en uniforme werkwijze binnen de organisatie. Het project is grotendeels afgerond, wij bevinden ons in de eindfase en verwachten in Q2 2026 deze volledig af te ronden.

Kwaliteitssysteem

Binnen de MRDH wordt gewerkt aan de ontwikkeling en implementatie van een kwaliteitssysteem voor informatiebeheer. Dit systeem heeft als doel het informatiebeheer structureel te verbeteren en in lijn te brengen met geldende wet- en regelgeving, waaronder de AVG en de Archiefwet. Het kwaliteitssysteem draagt bij aan een efficiëntere werkwijze, vermindert risico's zoals datalekken en zorgt ervoor dat informatie tijdig en betrouwbaar beschikbaar is. De ontwikkeling vindt plaats volgens de Plan-Do-Check-Act-cyclus en is daarmee een continu verbeterproces. Voor de verdere uitwerking is een interne werkgroep ingericht met vertegenwoordigers vanuit ict en informatiebeheer. Op basis van een opgesteld verbeterplan wordt gewerkt aan de verdere professionalisering van het informatiebeheer binnen de MRDH. De afronding en ingebruikname van het kwaliteitssysteem is voorzien in het tweede kwartaal van 2026.

6 Besluiten

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 7 van de Financiële verordening van de MRDH;
gelezen het voorstel van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit en
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat d.d. 10 juni 2026;

Besluit:

1. vast te stellen de 1e bestuursrapportage MRDH 2026

Aldus besloten in de vergadering van 24 juni 2026 van het dagelijks bestuur,

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio
Rotterdam Den Haag 2014;
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 24 juni 2026;

Besluit:

1. kennis te nemen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2026;
2. de in de 1e Bestuursrapportage 2026 opgenomen 1e begrotingswijziging 2026 vast te stellen.

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

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2025 (voor resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2026 geraamde mutaties, inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

(euro's)

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2025 *	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026
Reserves				
Egalisatiereserve EV	5.947.569	0	274.500	5.673.069
Risicoreserve financieringen	40.000.000	4.000.000	0	44.000.000
Subtotaal reserves	45.947.569	4.000.000	274.500	49.673.069
Fondsen				
BDU	639.276.748	714.422.428	795.790.161	557.909.015
Subtotaal fondsen	639.276.748	714.422.428	795.790.161	557.909.015
Totaal-generaal	685.224.317	718.422.428	796.064.661	607.582.084

* exclusief resultaatbestemming

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

De geraamde onttrekking is bedoeld ter dekking van het verwachte jaarbudget voor de Versnellingsaanpak waarvoor het algemeen bestuur op 11 juli 2025 € 900.000 beschikbaar stelde. Toevoegingen of onttrekkingen worden weergegeven bij programma 3: Economisch Vestigingsklimaat. In deze bestuursrapportage wordt een onttrekking van € 274.500 voorgesteld.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en betreft de marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risicoreserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2026 is de geraamde toevoeging met € 4,0 miljoen gestegen.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2025) vermeerderd met de verwachte indexatie van 1,6%.

De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 611.000.010)
- Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 177.306.657)
- Overhead (€ 7.483.494)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 (programma's) en paragraaf 4.1 (Overhead).

Bijlage 2 – Overzicht incidentele baten en lasten

Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de incidentele baten en lasten om de materiële balans van de begroting te beoordelen. Dit betekent dat de structurele lasten gedekt moeten worden door structurele baten. Incidentele baten en lasten worden niet meegeteld bij het bepalen of de begroting materieel in evenwicht is.

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

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021 (verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten van de toezicht-houdende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland).

De grootste geldstroom, de Brede doelmitteling 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 ook 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 aangemerkt.

In onderstaande tabel zijn voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten weergegeven:

	(euro's)		
Incidentele baten en lasten	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2026-1
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	4.000.000	4.000.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	2.120.983	9.451.083	7.330.100
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	274.500	274.500
Overhead	0	0	0
Totaal	2.120.983	13.725.583	11.604.600
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	2.120.983	9.451.083	7.330.100
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	274.500	274.500
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	2.120.983	9.725.583	7.604.600
Saldo van incidentele baten en lasten	0	4.000.000	4.000.000

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreffen hoofdzakelijk de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 4,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen).

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De MRDH heeft in 2021, 2022, 2025 en 2026 een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen ontvangen. De gemeenten voeren deze maatregelen uit. Bijstelling vindt plaats op basis van verwachte verdere realisatie van de maatregelen.

Daarnaast ontvangt de MRDH via een specifieke uitkering een Rijksbijdrage voor een pilotproject rond publieke mobiliteit in samenwerking met zorgvervoer. De beschikking van het Rijk bedraagt in totaal € 0,7 miljoen op een totaal project van € 2,6 miljoen. Voor 2026 bedragen de incidentele baten en lasten naar verwachting € 0,04 miljoen.

(euro's)			
Project gefinancierd met incidentele bijdragen	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2026-1
Incidentele baten			
Specifieke uitkering verkeers-veiligheidsmaatregelen	2.120.983	9.411.083	7.290.100
Specifieke uitkering Publieke mobiliteit	0	40.000	40.000
Totaal	2.120.983	9.451.083	7.330.100

Economisch Vestigingsklimaat

De onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van exploitatielasten dient als incidentele baat en last te worden geclassificeerd. Zie voor een toelichting op de onttrekking hoofdstuk 3.3.2 Financiële afwijkingen programma Economisch Vestigingsklimaat.

Structureel begrotingssaldo

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 19 december 2024 om het structureel begrotingssaldo te presenteren conform onderstaande tabel. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting structureel in evenwicht is.

(euro's)			
Presentatie van het structureel begrotingssaldo	Begroting 2026	Begroting 2026 na 1e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2026-1
Saldo baten en lasten	0	3.725.500	3.725.500
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	0	-3.725.500	-3.725.500
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	0	4.000.000	4.000.000
Structureel begrotingssaldo	0	4.000.000	4.000.000

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

Colofon

Dit is een uitgave van de
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Publicatiedatum: juli 2026

Vormgeving: Leene Communicatie