

**Van:** Esther Westerbeek

**Verzonden:** maandag 15 september 2025 11:31

**Onderwerp:** MRDH: Vaststelling Begroting MRDH 2026, Beleidsnota RVF en Nota van beantwoording op 12 september

*Dit bericht is in afschrift verzonden aan de MRDH-coördinatoren.*

Geachte griffie,

Graag wil ik u informeren dat het algemeen bestuur in de vergadering van 12 september jl. de zienswijzeproducten heeft vastgesteld.

Via deze  [link](#) kunt u de definitieve stukken vinden:

- Nota van Beantwoording Begroting MRDH 2026
- Begroting MRDH 2026
- Nota van Beantwoording Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen
- Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025

Ik hoop u zo voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Esther Westerbeek - Kester  
Adviseur Bestuurszaken / directiesecretaris



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

# Begroting 2026

en meerjarenbegroting  
2027-2029



# Inhoud

## Met elkaar, voor elkaar

3

## 1. Samenhang en opbouw begroting MRDH

6

Begrotingsprogramma's

7

Verbeteren bereikbaarheid

8

Vernieuwen economie

10

Overhead

10

## 2. Begrotingsprogramma's

12

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

12

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

26

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

34

## 3. Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

42

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

42

3.2 Overhead

43

3.3 Vennootschapsbelasting

45

## 4. Paragrafen

46

4.1 Financiering

46

4.2 Verbonden partijen

50

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

53

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

57

4.5 Bedrijfsvoering

60

4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo)

63

4.7 Subsidies

63

## 5. Financiële begroting

65

5.1 Overzicht baten en lasten

65

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

67

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

70

## 6. Staat van reserves en fondsen 2024-2029

74

## 7. Inwonerbijdragen per gemeente

76

## 8. Besluit

77

## Bijlagen

78

Bijlage 1 – Indicatoren

78

Bijlage 2 – Detail projecten en programma's  
meerjarenbeeld BDU

79

Bijlage 3 – Investeringsprogramma vervoersautoriteit 2026

80



# Met elkaar, voor elkaar

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

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

De Strategische Agenda 2023-2026 wijst de weg. Een beter bereikbare regio zorgt ervoor dat huidige en toekomstige inwoners op een vlotte en duurzame manier van wonen naar werk, studie, familie, vrienden of vrijetijdsbesteding komen. Voor reizen geldt dat ‘snel’ en ‘comfort’ de sleutelwoorden zijn voor een sterke agglomeratie. In een regio waarin ruimte schaars is, is dat precies de inzet en de opdracht voor de MRDH. Verstedelijking wordt primair gerealiseerd rond ov-knooppunten, met een netwerk dat goede aansluitingen en verbindingen heeft. Met deze blik op mobiliteit pakken we bovendien de maatschappelijke opgaven op het gebied van verduurzaming en mobiliteitstransitie aan. We dragen bij aan het vernieuwen van de economie door te zorgen voor een goed vestigings- en ondernemersklimaat. Daarvoor zijn een betere balans tussen onderwijs en arbeidsmarkt nodig en voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in onze regio. In 2026 gaan we op basis van een regionale Mobiliteitsvisie en onze visie op het Economisch

Vestigingsklimaat, versterkt en met hernieuwde energie aan de slag. Beide visies dragen bij aan het verder benutten van de krachten die de 21 gemeenten bundelen. 2026 is ook het laatste jaar van de Strategische Agenda 2023-2026. Na de gemeenteraadsverkiezingen gaan we met de nieuwe bestuurders en raadsleden aan de slag om de inzet van de MRDH te bepalen voor de aankomende vier jaar.

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

## Voldoende middelen krijgen en behouden

De beschikbare financiële middelen bepalen in belangrijke mate het succes van de Strategische Agenda 2023-2026. Het is belangrijk om dat al voor het lezen van de begroting mee te geven. De begroting van 2026 is gebaseerd op een inwonerbijdrage die is teruggebracht van € 3,07 tot € 3,00. Dit om de gemeenten enigszins te ontzien omdat zij te maken hebben met de eerdergenoemde korting op het Gemeentefonds. Een lagere inwonerbijdrage betekent wel minder geld voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. Daarom gaan we met onze gemeenten in gesprek over afspraken voor de duurzame bekostiging van het programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.



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

### **Met inzet, lef en wederzijds vertrouwen**

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

## Leeswijzer

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

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

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

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

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

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

**Hoofdstuk 7** bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

# 1. Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

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

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

## **Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren**

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

## **Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren**

Collectieve vormen van mobiliteit zorgen voor een prettige, duurzame leefomgeving waarin inwoners van de metropoolregio werk, opleidingen, voorzieningen en ook vrienden en familie makkelijk kunnen bereiken. Daarbij stimuleren we dat inwoners

lopen, fietsen en gebruikmaken van het ov, zodat bestaande infrastructuur beter wordt benut en emissies worden verminderd. Hierdoor wordt de auto in sommige gebieden minder gebruikt.

## **Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties**

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

## **Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk**

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

## **Opdracht 6 – Herstellen van het ov-systeem**

Opdracht 6 is een speciale opdracht, omdat 'het herstellen van het ov-systeem' de belangrijke opgave is om na de coronaperiode weer een gezonde basis te realiseren. Dit sluit aan bij de afspraak die de MRDH (samen met alle andere decentrale overheden) met het Rijk maakte om de concessies na de coronaperiode weer in balans te brengen. De besluiten in 2023 over een toekomstbestendig ov in de regio

geven invulling aan deze doelen. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 opdracht 6 afgerond. Daardoor komt deze opdracht niet meer terug in de begroting 2026.

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

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

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

## Begrotingsprogramma's

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

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



## Verbeteren bereikbaarheid

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

### Exploitatie ov

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

### Investerings

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

Grote projecten (> €10 mln. subsidiabele kosten) doorlopen de onderstaande fases:



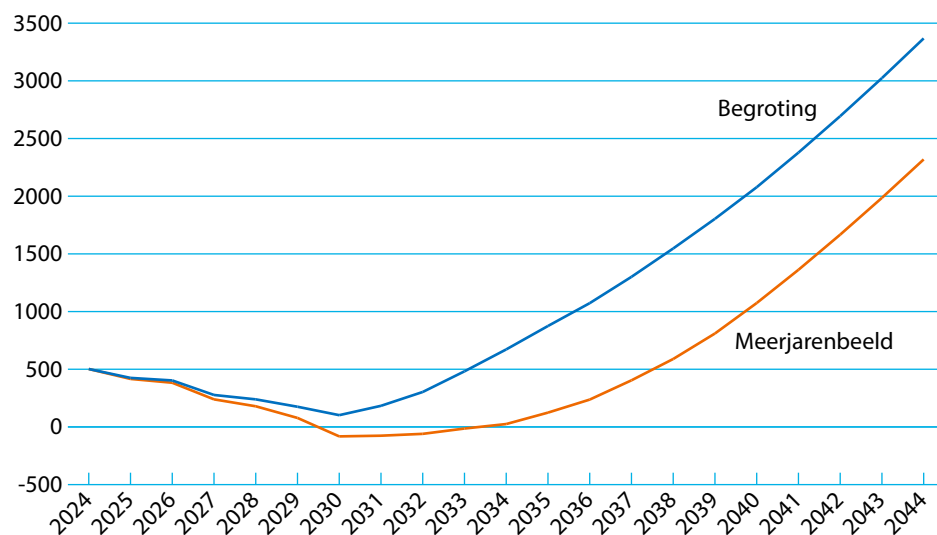
Het financieel commitment van de MRDH neemt toe naarmate het project verder is uitgewerkt. De fase waarin een project zich bevindt, bepaalt of het wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting of in de werkvoorraad. Soms is het nodig om de financiële inzet van de MRDH eerder vast te leggen in de begroting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

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

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

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

*Saldo BDU t/m 2044 (miljoen €)*

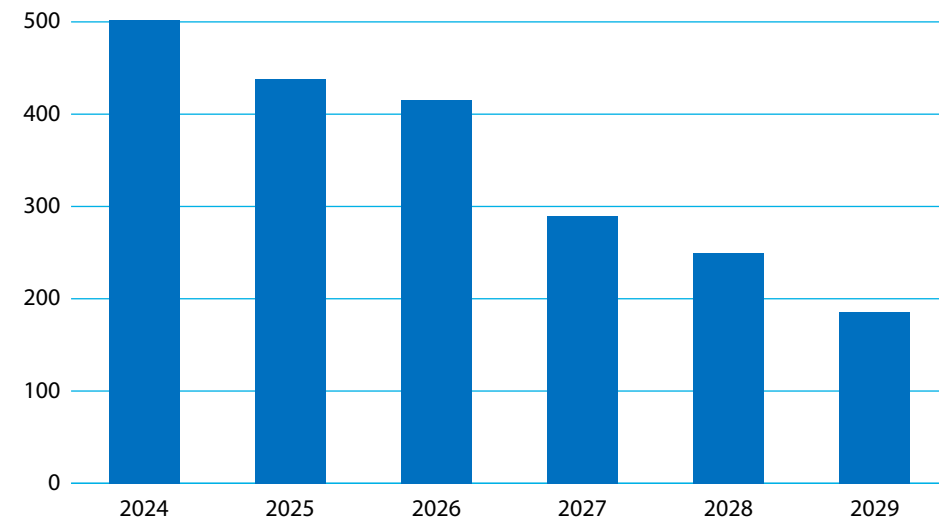


De ambities en opgaven in de regio zijn omvangrijk en tegelijkertijd neemt de druk op investeringsmiddelen toe. De keuzes die we maken vragen om forse investeringen. Nieuwe investeringen zijn op de middellange en lange termijn hard nodig om de agglomeratiekracht te versterken voor economische groei,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

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

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

*Saldo BDU jaareinde 2024-2029 (miljoen €)*



## Vernieuwen economie

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

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

## Overhead

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

De begroting 2026 kent een omvang van € 770,9 miljoen aan lasten. Ter vergelijking zijn actuele cijfers opgenomen over 2024. De cijfers van 2024 zijn gebaseerd op de jaarrekening 2024. Voor 2025 zijn de cijfers afkomstig uit de vastgestelde begroting 2025 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die voor besluitvorming worden voorgelegd bij de eerste bestuursrapportage 2025. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Bedragen in euro's

| Programmabegroting 2026                        | Jaarrekening 2024  | Begroting 2025*    | Begroting 2026     | Begroting 2027     | Begroting 2028     | Begroting 2029     |
|------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Lasten per programma</i>                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 540.762.332        | 652.408.302        | 613.592.742        | 668.304.048        | 583.206.807        | 597.342.997        |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 86.188.062         | 171.080.379        | 143.701.285        | 193.665.246        | 192.980.296        | 202.659.793        |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 5.108.569          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| Overhead                                       | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| Onvoorzien                                     | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>639.940.242</b> | <b>837.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| <i>Baten per programma</i>                     |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 546.762.332        | 656.408.302        | 613.592.742        | 668.304.048        | 583.206.807        | 597.342.997        |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 86.188.061         | 171.080.379        | 143.701.285        | 193.665.246        | 192.980.296        | 202.659.793        |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 5.721.625          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>646.553.297</b> | <b>841.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| Saldo van baten en lasten                      | 6.613.055          | 4.000.000          | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| Onttrekking aan reserves                       | 218.650            |                    | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| Toevoeging aan reserves                        | -6.000.000         | -4.000.000         | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Resultaat</b>                               | <b>831.705</b>     | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

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

## 2. Begrotingsprogramma's

De opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda 2023-2026 zijn uitgewerkt in begrotingsprogramma's. De MRDH-begroting bevat hiervoor drie programma's. Dat zijn de programma's: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's beantwoorden we steeds drie vragen aan de hand van de zes opdrachten:

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

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

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

### 2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan, en prettig reizen en recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid, om zo de inwonersgroei in de regio duurzaam te ondersteunen. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties, de verbinding tussen kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behoud van leefbaarheid en open ruimte. Daarnaast is het belangrijk dat de metropoolregio Rotterdam Den Haag verbonden blijft met de

omliggende regio's en gemeenten. We zetten in op een goede bereikbaarheid van, naar en door de metropoolregio. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen in het mobiliteitssysteem op de middellange en lange termijn en door te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

### **Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

- De MRDH werkt samen met het Rijk, de betrokken gemeenten en de provincie aan de planuitwerking van De Vlietlijn. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit. We blijven inwoners en ondernemers actief betrekken voor participatie. De

aandacht gaat naar de leefbaarheid in de woonwijken rondom het tracé, de technische inpassing van bijvoorbeeld de sporendriehoek en kostenbeheersing.

- De MRDH continueert met de andere opdrachtgevers gemeente Rotterdam en de ministeries van VRO en IenW de planuitwerkingsfase van het project Stadsbrug en ov Rotterdam. Daarin stellen wij voorlopige ontwerpen op voor de stadsbrug, de HOV-verbinding en het station. Dit leidt in 2028 tot een projectbesluit als afronding van de planning en studiefase.
- In 2026 ronden we samen met de gemeente Rotterdam de verkenning knooppunt Beurs af, met als doel een breed gedragen voorkeursbeslissing. We ronden de verkenning spoorbeveiliging RandstadRail en E-lijn af en komen tot een voorkeursbeslissing. De besluitvorming in 2025 over de vervangingsopgave spoorbeveiliging wordt in 2026 uitgewerkt samen met HTM en RET. Beide voorkeursbeslissingen zoeken de balans tussen kwaliteitsverbetering voor het ov, de kansen voor stedelijke ontwikkeling, de renovatie- en onderhoudsbehoeften en de beschikbare financiële middelen.
- Samen met provincie Zuid-Holland, gemeente Capelle aan den IJssel, gemeente Krimpen aan den IJssel en gemeente Krimpenerwaard starten we in 2026 met het opstellen van een bestuursovereenkomst. Deze komt er voor de realisatie van de infrastructurele maatregelen die zorgen voor verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor. We zijn bij dit project subsidieverlener.
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: in het BO MIRT 2022 is een pakket met auto-, fiets- en ov-maatregelen afgesproken om de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven Rotterdam te verbeteren. We voeren samen met de andere partners een voortgangsmonitor uit, waarin we de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) volgen. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren. Specifiek voor de N57 zetten we actief in op lobby richting het Rijk voor voldoende financiële middelen en capaciteit, zodat afspraken over de N57 worden uitgevoerd. Daarnaast voeren we samen met de andere partners ook een verkeersmonitor uit over het jaar 2025. Binnen het traject NOVEX Haven zetten wij de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven op de agenda. Een goede





bereikbaarheid is essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten.

- In 2026 start de uitvoering van het mobiliteitsmaatregelenpakket Gebiedsuitwerking Westland. De exacte maatregelen zijn nog niet bekend. Dit zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en gemeente Westland.
- Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit (BRT): de gemeente Zoetermeer, de provincie Zuid-Holland en MRDH onderzoeken mogelijke doortrekking van de BRT-buslijn naar station Lansingerland-Zoetermeer. Bij positieve uitkomsten wordt een voorstel tot verdere planuitwerking aan de opdrachtgevende partijen voorgelegd.
- MIRT-verkenning Oude Lijn: na vaststelling van het voorkeursalternatief (inclusief bekostigingsafspraken) in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) 2025 werken we in 2026 aan de vastlegging van de gemaakte afspraken in een bestuursovereenkomst, de planologische verankering in ruimtelijke en omgevingsplannen en starten we met de planuitwerking.
- In 2026 stellen de MoVe-partners Rijk, provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam, Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (MAOS) inclusief een uitvoeringsagenda vast.
- Na vaststelling van de mobiliteitsvisie werken we in 2026 aan de uitwerking en implementatie daarvan. De regionale opgaven, zoals de verstedelijkingsopgave, het verbeteren van de bereikbaarheid en de uitdagingen rondom de arbeidsmarkt, zijn ook bij de uitwerking leidend. We starten met het maken van een opzet voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie en we maken een nieuwe propositie met onze partners voor investeringskracht.
- We zetten onze lobby richting het Rijk voor extra middelen voor het ov onverminderd door. De financiële impact op het openbaar vervoer is de afgelopen jaren aanzienlijk geweest. Minder BDU is onwenselijk omdat dit direct leidt tot verminderde diensten en hogere kosten. We zetten daarom in op een toekomstvast financieel perspectief. De basis moet op orde zijn, waarbij de BDU

in balans is met de opgave waarvoor we staan. Dat betekent dat de BDU moet meegroeien met het aantal inwoners en de BDU correct geïndexeerd wordt op basis van de inflatie. We gaan hiervoor met het ministerie van IenW in gesprek. We trekken hiervoor samen op met onze partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam, het Samenwerkingsverband decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en de vervoerders.

### **Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden**

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

### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **2.1.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren**

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

#### **Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

### Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

### Smart mobility, MaaS en programma AVL

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

### Welke resultaten willen we bereiken?

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

### Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

### Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op de reductie van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: [www.mrdh.nl/duurzaamemobiliteit](http://www.mrdh.nl/duurzaamemobiliteit). We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming, zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling: 55% reductie van de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof.

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

#### **Deelmobiliteit in de regio**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

- Jaarlijks monitort het landelijke programma Natuurlijk!Deelmobiliteit mede in opdracht van de MRDH het aanbod en gebruik van deelmobiliteit. Dit is geregeld en gefinancierd voor de periode 2024-2029.
- In 2025 is een besluit genomen over het opstarten van een pilot voor een regionaal deelfietsensysteem als onderdeel van publieke mobiliteit. In 2026 werkt 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?**

- 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?**

- In 2026 gunnen we de nieuwe Railconcessie na een aanbestedingsprocedure aan de RET. Deze railconcessie geeft ook invulling aan de ambities en uitgangspunten van de nieuwe mobiliteitsvisie. Dit is ook het moment om nieuwe afspraken te maken over hoe vervoerders communiceren over de jaarlijkse vervoerplannen. Daarbij bekijken we welke participatieacties uit het Actieplan evaluatie MRDH eventueel ingezet kunnen worden bij het concessietraject.
- Wij besluiten over een nieuw plan voor het busnet van de regio Rotterdam, dat we in de jaren daarna gaan uitvoeren. Het plan houdt rekening met vraagstukken zoals verstedelijking, toegankelijkheid, integratie met het stedelijke 30 km/u regime, maatwerkvervoer en nieuwe vormen van (toekomstige) publieke mobiliteit. Intensieve samenwerking met de betrokken gemeenten, de RET en andere stakeholders is daar een voorwaarde voor.
- In 2026 organiseren we één of meerdere pilots waarbij de MRDH samen met een gemeente een publiek-publieke samenwerking aangaat om te werken aan een combinatie van flexibel ov en gemeentelijke vervoersdiensten.
- In 2026 doorlopen we de procedure voor de vervoerplannen 2027. We geven opdracht aan de ov-bedrijven om deze vervoerplannen te maken. De gemeenten kunnen in het tweede kwartaal reageren op deze vervoerplannen. In juli 2026 leggen we de vervoerplannen 2027 en de Nota van Reactie ter vaststelling voor aan de bestuurscommissie. Binnen de huidige afspraken wordt

gekeken wat vervoerders aan extra communicatie over de vervoerplannen kunnen doen.

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

#### 2.1.1.3 Opdracht 5: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk, inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen, zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de

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

#### Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

#### Welke resultaten willen we bereiken?

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

#### Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

- We voeren het programmamanagement op verkeerseducatie en voorlichting, om scholen deel te laten nemen aan programma's zoals SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en #IMPACT. We helpen gemeenten bij het uitvoeren van voorlichtingscampagnes, zoals AAN (fietsverlichting), Houdt rekening met elkaar en BoB.

- We stimuleren gemeenten met de inzet van meer uitvoeringskracht, onder andere door MRDH support. Dit draagt bij aan het realiseren van de streefwaarden uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
- We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffers. Deze ontwikkeling wordt onder meer gebruikt om de prioriteiten te stellen in de jaarplannen van ons Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en als het gaat om de inzet van gedragsmaatregelen.
- Voor de optimalisatie van verkeershandhaving voeren wij gesprekken met politie en gemeenten. Het streven is dat gemeenten verkeersveiligheid opnemen als onderwerp in het lokale integrale veiligheidsplan. Dit draagt bij aan het regionale doel om te komen tot nul verkeersslachtoffers. Daarnaast adviseren wij over het verbeteren van de samenwerking tussen gemeenten en politie. Op landelijk niveau agenderen we verkeershandhaving binnen de Bestuurlijke Afspraken rond het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- We voeren minimaal één van de ontwikkelde voorlichtingscampagnes tijdens de campagneperiode van zes weken uit in de gehele regio, zoals: “wij gaan weer naar school”.
- We stimuleren gemeenten om activiteiten uit te voeren die de verkeersveiligheid vergroten, door kennisdeling in het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg, subsidies en via de maandelijkse nieuwsbrief Verkeersveiligheid.

#### **Autonetwerk en verkeersmanagement**

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

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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



### **Programma Knooppunten**

De MRDH, stationbeheerders en gemeenten werken samen aan de kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Samen onderzochten en bepaalden we al welke knooppunten worden aangepakt. Vervolgens helpt de MRDH samen met betrokken partijen om de opgave uit te werken. We bespreken de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving en verkennen de oplossingsrichtingen. Ook helpt de MRDH 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?**

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

### **Ov-concessies, onderdeel assets**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

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



## 2.1.2 Wat gaat het kosten?

Bedragen in euro's

| Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | Jaarrekening 2024  | Begroting 2025*    | Begroting 2026     | Begroting 2027     | Begroting 2028     | Begroting 2029     |
|------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Lasten:</b>                                       |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| <i>Beleid en programmering</i>                       |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Verkeer                                              | 6.109.325          | 8.393.658          | 4.712.280          | 4.712.280          | 5.162.280          | 5.162.280          |
| Openbaar vervoer                                     | 4.310.314          | 4.586.868          | 4.586.868          | 4.586.868          | 5.036.868          | 5.036.868          |
| Subsidie CROW-KpVV                                   | 900.000            | 900.000            | 900.000            | 900.000            | 0                  | 0                  |
| <b>Subtotaal Beleid en programmering</b>             | <b>11.319.639</b>  | <b>13.880.526</b>  | <b>10.199.148</b>  | <b>10.199.148</b>  | <b>10.199.148</b>  | <b>10.199.148</b>  |
| <i>Exploitatie openbaar vervoer</i>                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Concessies                                           | 504.367.601        | 579.703.464        | 550.680.895        | 607.492.246        | 521.047.647        | 538.451.549        |
| Overig                                               | 7.287.788          | 34.173.992         | 22.751.252         | 17.951.252         | 17.951.252         | 14.951.252         |
| <b>Subtotaal Exploitatie OV</b>                      | <b>511.655.389</b> | <b>613.877.456</b> | <b>573.432.147</b> | <b>625.443.498</b> | <b>538.998.899</b> | <b>553.402.801</b> |
| <i>Apparaatslasten</i>                               |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Directe kosten personeel                             | 2.956.888          | 3.803.899          | 4.451.115          | 4.451.115          | 4.451.115          | 4.451.115          |
| <b>Subtotaal Apparaatslasten</b>                     | <b>2.956.888</b>   | <b>3.803.899</b>   | <b>4.451.115</b>   | <b>4.451.115</b>   | <b>4.451.115</b>   | <b>4.451.115</b>   |
| <i>Financiering</i>                                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Rente                                                | 14.830.174         | 20.846.020         | 25.509.932         | 28.209.887         | 29.557.245         | 29.289.533         |
| <b>Subtotaal Financiering</b>                        | <b>14.830.174</b>  | <b>20.846.020</b>  | <b>25.509.932</b>  | <b>28.209.887</b>  | <b>29.557.245</b>  | <b>29.289.533</b>  |
| <i>Vennootschapsbelasting</i>                        |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Heffing vennootschapsbelasting                       | 242                | 400                | 400                | 400                | 400                | 400                |
| <b>Subtotaal vennootschapsbelasting</b>              | <b>242</b>         | <b>400</b>         | <b>400</b>         | <b>400</b>         | <b>400</b>         | <b>400</b>         |
| <b>Totaal lasten</b>                                 | <b>540.762.332</b> | <b>652.408.302</b> | <b>613.592.742</b> | <b>668.304.048</b> | <b>583.206.807</b> | <b>597.342.997</b> |
| <b>Baten:</b>                                        |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Onttrekking fonds BDU                                | 433.721.923        | 609.241.306        | 572.385.971        | 624.122.285        | 537.657.482        | 552.335.641        |
| Rente                                                | 14.831.500         | 20.846.020         | 25.509.932         | 28.209.887         | 29.557.245         | 29.289.533         |
| Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven               | 6.919.529          | 7.443.723          | 8.019.587          | 8.294.624          | 8.314.829          | 8.040.571          |
| Overige inkomsten                                    | 91.289.380         | 18.877.252         | 7.677.252          | 7.677.252          | 7.677.252          | 7.677.252          |
| <b>Totaal baten</b>                                  | <b>546.762.332</b> | <b>656.408.302</b> | <b>613.592.742</b> | <b>668.304.048</b> | <b>583.206.807</b> | <b>597.342.997</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>                     | <b>6.000.000</b>   | <b>4.000.000</b>   | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |
| Toevoeging risicoreserve financiering                | -6.000.000         | -4.000.000         | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Resultaat</b>                                     | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

## Toelichting financiën

### Beleid en programmering

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

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

Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt kennis over mobiliteit voor decentrale overheden en wordt uitgevoerd door CROW. Op basis van de subsidieaanvraag en de bijbehorende begroting en het jaarprogramma van CROW, kende de bestuurscommissie op 28 februari 2024 een subsidie toe van maximaal € 900.000 per jaar voor 2024-2027. Deze subsidie is onder voorbehoud voor de begroting van 2025-2027. Deze begrotingspostsubsidie van € 900.000 (50% verkeer en 50% openbaar vervoer) is vanaf begrotingsjaar 2024 als meerjarige begrotingspostsubsidie opgenomen als juridische titel voor deze subsidieverlening.

### Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

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

Bedragen in euro's

|                                             | 2025               | 2026               | 2027               | 2028               | 2029               |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Bus:</i>                                 |                    |                    |                    |                    |                    |
| Totaal ov Concessie Bus Rotterdam e.o.      | 48.149.260         | 46.868.462         | 63.373.143         | 41.823.607         | 77.476.641         |
| Totaal ov Concessie Haaglanden Stad         | 44.254.419         | 24.358.730         | 24.268.389         | 24.266.863         | 24.211.950         |
| Totaal ov Concessie Voorne Putten Rozenburg | 21.568.782         | 19.482.334         | 17.690.196         | 17.500.095         | 14.523.025         |
| Totaal ov Concessie Haaglanden Streek       | 38.596.099         | 37.154.531         | 34.080.404         | 32.875.859         | 32.658.466         |
| <b>Totaal busconcessies</b>                 | <b>152.568.560</b> | <b>127.864.058</b> | <b>139.412.132</b> | <b>116.466.424</b> | <b>148.870.082</b> |
| <i>Rail:</i>                                |                    |                    |                    |                    |                    |
| Totaal ov Concessie RET Rail                | 234.504.821        | 234.666.938        | 228.265.550        | 205.482.756        | 200.497.215        |
| Totaal ov Concessie HTM Rail                | 177.661.780        | 164.580.191        | 218.022.772        | 178.443.975        | 170.733.761        |
| <b>Totaal railconcessies</b>                | <b>412.166.601</b> | <b>399.247.129</b> | <b>446.288.322</b> | <b>383.926.732</b> | <b>371.230.976</b> |
| Overige concessie afspraken                 | 14.968.304         | 23.569.707         | 21.791.791         | 20.654.491         | 18.350.491         |
| <b>Totaal concessies</b>                    | <b>579.703.464</b> | <b>550.680.895</b> | <b>607.492.246</b> | <b>521.047.647</b> | <b>538.451.549</b> |

## Bus

De totale subsidie busconcessies is in 2026 € 24,7 miljoen lager dan in 2025. Het verschil bestaat uit de volgende posten.

- De ov-concessie bus Rotterdam is € 1,3 miljoen lager begroot in 2026. Dit komt doordat de meerkosten voor de instroom ZE-bussen in 2025 lager zijn dan de stelposten in de bieding.
- De ov-concessie Haaglanden Stad is € 19,9 miljoen lager begroot in 2026. Dit is een gevolg van de instroom van de ZE-bussen. In 2025 zijn er voor € 6,4 miljoen aan extra lasten vanwege directe kosten voor de aanschaf van de ZE-bussen, die niet kunnen worden geactiveerd en eenmalig worden gesubsidieerd. Daarnaast zijn de meerkosten voor de instroom van ZE-bussen in 2025 € 3,2 miljoen hoger dan de stelposten in de bieding. Verder maakt in de HTM in 2025 aanspraak op de 27,5% regeling voor € 10 miljoen. Het resterende verschil komt door een aantal kleinere verrekenposten voor 2025.
- De ov-concessie Voorne-Putten en Rozenburg is € 2,1 miljoen lager begroot in 2026, omdat in 2025 meer meerwerk is begroot.
- De ov-concessie Haaglanden Streek is € 1,4 miljoen lager begroot in 2026. Dit komt grotendeels door extra lasten door de verplaatsing van de busstallingslocatie voor EBS van de Telexstraat in Den Haag naar Poeldijk.

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

## Rail

De totale subsidie voor railconcessies is € 12,9 miljoen lager begroot in 2026 dan in 2025. Het verschil bestaat uit de volgende posten.

- De subsidie voor RET Rail is € 0,1 miljoen hoger begroot in 2026 dan in 2025.
  - In 2024 was de reservering voor het vangnet zoals afgesproken in het kader van de toekomstborging van het ov niet nodig, deze reservering van € 3,3 miljoen is doorgeschoven naar 2026.
  - Hier tegenover staat een dalende exploitatiesubsidie met € 8,4 miljoen volgens de groeiafspraken en taakstelling voor sociale veiligheid.

- Binnen het asset budget is voor de aanpassingen aan Remise Waalhaven in 2026 € 10 miljoen meer aan kosten begroot dan in 2025. Daar tegenover staan voor € 5 miljoen kosten voor het naar voren halen van het vervangings-onderhoud van Hofplein naar 2025.
- Het resterende verschil heeft te maken met diverse kleinere mutaties binnen het exploitatie- en assetbudget.
- De subsidie voor HTM Rail is in 2026 € 13,1 miljoen lager dan in 2025.
  - In 2025 is het budget voor sociale veiligheid € 3 miljoen hoger. Dit is doorgeschoven uit 2024 en blijft beschikbaar voor deze concessie in 2025.
  - Het resterende verschil heeft te maken met een fluctuatie in jarencijfers binnen het beschikbare assetbudget. Waarbij bijvoorbeeld in 2025 nog een toevoeging aan de risico reservering wordt gedaan en in 2026 niet.

## Overige concessieafspraken

Onder deze post zijn de volgende concessieafspraken opgenomen: de Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast bevat deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds en de groeigelden. De bestedingen dalen vanaf 2026, omdat de stimuleringsmaatregelen vooral in de beginjaren van de begrotingsperiode worden uitgevoerd.

## Exploitatie openbaar vervoer – Overig

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

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

### Apparaatslasten

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

### Rente en marktconformiteitsopslag ov-bedrijven

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

### Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij voor één van haar activiteiten een onderneming drijft. Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellings-overeenkomst gesloten. Het uitgangspunt voor de berekening is een cost-plus-methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Van deze waarde wordt 5% genomen om op een belastbaar resultaat uit te komen. Meerjarig wordt rekening gehouden met een bedrag van € 400. Zie ook hoofdstuk 3.3.

### Overige inkomsten

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

## 2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de beherende partijen. Het ministerie van Infrastructuur

en Waterstaat is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings- of bekostigingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het BO MIRT.

### **Investeringsprogramma Vervoersautoriteit**

In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2026 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waar de MRDH een financiële bijdrage aan levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten, vervoersbedrijven en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en openbaar vervoer.

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

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

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

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

#### ***Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)***

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

### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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



- Na het realisatiebesluit in 2025 voor gekoppeld rijden werken MRDH, HTM en de gemeente Den Haag, in samenspraak met de gemeenten Zoetermeer en Leidschendam-Voorburg de infrastructurele maatregelen verder uit. Denk bijvoorbeeld aan het verlengen van haltes of het nemen van geluidsmaatregelen in 2026.
- We bespreken met de gemeenten hun voorgenomen aanmeldingen voor het programma Kleine Projecten van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2027 en de mogelijkheden voor subsidiëring van projecten uit de Versnellingsafspraken. We beoordelen de subsidieaanvragen uit het programma 2026 en verlenen daarvoor subsidie. Voor het halen van de doelstelling zijn we afhankelijk van de initiatieven van de wegbeheerders.

#### **Ov-ontwikkelprogramma's**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

#### **2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren**

##### ***Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)***

Dit programma helpt bij het realiseren van hoogwaardige, regionale fietsroutes om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. Voor Metropolitane Fietsroutes helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstacé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. De MRDH

levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (inclusief planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

#### **Verbeterd ov-systeem**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

- We 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.

#### **2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk Autonetwerk en verkeersmanagement**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

- Optimaal gebruik van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **Regionaal Basisnetwerk fiets**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **Programma Knooppunten**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### **Doorstromingsprojecten uit Ov-ontwikkelprogramma's**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

## 2.2.2 Wat gaat het kosten?

Bedragen in euro's

| Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025*    | Begroting 2026     | Begroting 2027     | Begroting 2028     | Begroting 2029     |
|---------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Lasten:</b>                                          |                   |                    |                    |                    |                    |                    |
| <i>Projectkosten Verkeer</i>                            |                   |                    |                    |                    |                    |                    |
| - Verkeersmanagement en wegenstructuur                  | 13.577.148        | 13.602.882         | 3.945.776          | 7.933.557          | 18.211.591         | 20.876.841         |
| - Fiets- en ketenmobiliteit                             | 4.052.448         | 29.846.307         | 37.872.407         | 68.607.566         | 57.608.278         | 44.043.531         |
| - Verkeersveiligheid                                    | 9.141.859         | 21.662.297         | 14.567.031         | 12.671.456         | 9.894.992          | 7.500.000          |
| <b>Subtotaal Verkeer</b>                                | <b>26.771.455</b> | <b>65.111.486</b>  | <b>56.385.214</b>  | <b>89.212.579</b>  | <b>85.714.861</b>  | <b>72.420.372</b>  |
| <i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>                   |                   |                    |                    |                    |                    |                    |
| - Netwerk openbaar vervoer                              | 58.077.444        | 104.349.472        | 85.409.168         | 102.545.765        | 105.358.533        | 128.332.518        |
| <b>Subtotaal Openbaar vervoer</b>                       | <b>58.077.444</b> | <b>104.349.472</b> | <b>85.409.168</b>  | <b>102.545.765</b> | <b>105.358.533</b> | <b>128.332.518</b> |
| <i>Apparaatslasten</i>                                  |                   |                    |                    |                    |                    |                    |
| - Directe kosten personeel                              | 1.339.164         | 1.619.421          | 1.906.902          | 1.906.902          | 1.906.902          | 1.906.902          |
| <b>Subtotaal Apparaatslasten</b>                        | <b>1.339.164</b>  | <b>1.619.421</b>   | <b>1.906.902</b>   | <b>1.906.902</b>   | <b>1.906.902</b>   | <b>1.906.902</b>   |
| <b>Totaal lasten</b>                                    | <b>86.188.062</b> | <b>171.080.379</b> | <b>143.701.285</b> | <b>193.665.246</b> | <b>192.980.296</b> | <b>202.659.793</b> |
| <b>Baten:</b>                                           |                   |                    |                    |                    |                    |                    |
| Onttrekking fonds BDU                                   | 80.529.630        | 166.091.371        | 141.580.302        | 192.687.655        | 192.980.296        | 202.659.793        |
| Overige inkomsten                                       | 5.658.432         | 4.989.008          | 2.120.983          | 977.591            | 0                  | 0                  |
| <b>Totaal baten</b>                                     | <b>86.188.062</b> | <b>171.080.379</b> | <b>143.701.285</b> | <b>193.665.246</b> | <b>192.980.296</b> | <b>202.659.793</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>                        | <b>0</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

## Toelichting financiën

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

### Verkeersmanagement en wegenstructuur

- De A16 Rotterdam wordt eind 2025 opgeleverd. In de jaren 2024-2025 wordt hieraan jaarlijks nog € 9,3 miljoen besteed. Vanaf 2026 zijn er geen bestedingen meer.
- In de periode 2028-2029 wordt naar verwachting € 17,2 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse verstedelijkingsontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan. Ook de verkenning van een langetermijnoplossing voor de Beatrixlaan wordt opgeleverd.
- Voor infrastructurele maatregelen op de Algeracorridor wordt in de periode 2025-2029 € 7,0 miljoen begroot.
- In de periode 2028-2029 wordt naar verwachting € 2,3 miljoen besteed aan de doorstroming op de N57 ter hoogte van Hellevoetsluis (Nieuweweg). Deze maatregel is opgenomen in het maatregelpakket van de gebiedsuitwerking van Voorne-Putten en Haven Rotterdam.

### Fiets- en ketenmobiliteit

- Voor het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR) zijn inmiddels voor een totaalbedrag van € 132,5 miljoen reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Zoetermeer-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker en Rotterdam-Ridderkerk. In de periode 2025-2029 worden

bestedingen geraamd voor in totaal € 85 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is in totaal € 55,6 miljoen gereserveerd. Voor de periode 2027-2029 wordt € 49,5 miljoen aan bestedingen verwacht.

- In de begrotingsperiode wordt daarnaast gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen voor de CID-Binckhorst. Hiervoor is € 24,9 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2025-2029.
- Voor de laatste projecten van de Korte Termijn Aanpak MoVe is subsidie verleend. De laatste projecten zijn de snelfietsroute Algerabrug-Capelsebrug en ontwikkeling van het Entreegebied in Zoetermeer. Het gaat om een bedrag van € 6,7 miljoen in de periode 2025-2027.
- Voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam is de verwachting dat de reservering van € 8,5 miljoen in de periode 2027-2028 wordt besteed.
- De bestuurscommissie besloot op 5 maart 2025 de Planstudie voor de eerste fase van de fietscorridor Spaanse Polder-Merwe-Vierhavens fase 1 vast te stellen. Onder voorbehoud van begrotingswijziging voegde de bestuurscommissie het project toe aan het IPVa 2025 voor een bedrag van € 6,5 miljoen. De realisatie vindt plaats tussen medio 2025 en eind 2028.

### Verkeersveiligheid

De bestedingen voor verkeersveiligheid omvatten lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma Kleine projecten. Daarnaast is in de periode 2025-2027 voor € 9,9 miljoen aan bestedingen begroot voor verkeersveiligheidsmaatregelen uit de specifieke uitkering van het Rijk (1e en 2e tranche, inclusief rijksbijdrage en MRDH-bijdrage). Voor de 3e tranche van deze regeling is in de periode 2025-2028 € 9,6 miljoen aan MRDH-bijdrage opgenomen. De rijksbijdrage voor deze 3e tranche wordt opgenomen zodra de beschikking is ontvangen.

### Ov-netwerk

In de jaren 2025-2029 staat de realisatie van twee grote programma's gepland, namelijk de infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) en de maatregelen van het Plan Toekomstvast

Tramnetwerk voor € 137 miljoen. Daarnaast wordt in 2025 onder andere geïnvesteerd in de afronding van lijn 19 (deel TU), Busstation Spijkenisse Centrum en de ov-projecten binnen het No Regret-maatregelenpakket van CID-Binckhorst. De uitvoering van de projecten Metronet, gekoppeld rijden RandstadRail en vernieuwen spoorbeveiliging starten vanaf 2025 en 2027. De kosten stijgen vanaf 2026 t/m 2029 vooral door een toename aan investeringen richting het einde van de periode in de projecten Vlietlijn en Stadsbrug Rotterdam.

#### **Apparaatslasten**

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

#### **Overige inkomsten**

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

## **2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat**

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

- **Opdracht 2** – Toekomstbestendige economie stimuleren
- **Opdracht 4** – Vernieuwen van werklocaties

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

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

#### **2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren**

#### **Algemeen**

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

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



### **Campusprogramma**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

- We blijven samenwerken met gemeenten om projecten op te zetten die de relatie tussen onderwijs en het bedrijfsleven in de regio versterken. We cofinancieren minimaal twee projecten. We zetten daarbij in op campussen die van economisch belang en toegevoegde waarde zijn voor de regio. In de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat geven we nadere invulling aan wat voor campussen dit zijn.
- Wij stemmen nieuwe transitieopgaven af met het innovatieprogramma en het programma Ruimte voor werken. Het doel is om de samenwerking tussen de onderwijslagen van mbo, hbo en universiteit op elkaar af te stemmen. Hierdoor kan kennisvalorisatie gemakkelijker plaatsvinden.
- Om de samenwerking en samenhang in het campusnetwerk te bevorderen organiseren we samen met de gemeenten campusnetwerksessies. In deze sessies staan kennisdeling en de ontwikkelingsvraag van de campussen centraal.

We delen deze kennis met de gemeenten, onderwijsinstellingen en de stakeholders.

- Omdat campussen belangrijk zijn voor het economisch vestigingsklimaat versterken we de samenwerking met het Rijk, Europese Unie, provincie en andere partners. Zo voeren we strategisch regie op de ontwikkeling van een samenhangend en sterk campusnetwerk.

### **Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)**

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

#### **Welke resultaten willen we bereiken?**

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

#### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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

### Versterken mkb

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

#### Welke resultaten willen we bereiken?

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

#### Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

### Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

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

#### Welke resultaten willen we bereiken?

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

#### Wat gaan we daarvoor doen in 2026?

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

- 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 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.
- We verlenen InnovationQuarter (IQ) subsidie om te bouwen aan innovatie-programma's en projecten en voor de ondersteuning van het innovatieve mkb bij de versnelde ontwikkeling en de marktintroductie van technologische oplossingen. Hiermee vergroten we het verdienvermogen van de regio. In 2024 hebben we daarvoor meerjarige financiële afspraken gemaakt. Vanwege de toenemende druk op de gemeentelijke financiën sturen we strakker op de inzet van middelen voor activiteiten die een duidelijke en significante bijdrage leveren aan de doelen en ambities uit de Strategische Agenda en de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat uit 2025. In de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat zullen we expliciet ingaan op de rol van IQ in relatie tot onze inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken en hoe we onze sturing en grip op IQ willen vergroten. Een deel van de subsidie gaat naar het secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en inzet op (economische) vernieuwing en innovatie. Ook beïnvloedt de Economic Board Zuid-Holland de samenwerking met de nationale overheid.
- De MRDH draagt actief bij aan innovatieve (pilot)projecten die bijdragen aan het vestigingsklimaat in onze regio. Denk bijvoorbeeld aan projecten op het gebied van robotisering (om zo het arbeidsmarktvraagstuk op te lossen) en Artificial Intelligence. Ook levert de MRDH een bijdrage aan projecten op het gebied van de innovatieve defensie-industrie, als dat mogelijk en nodig is. We zoeken daarbij actief de samenwerking met de provincie en het Rijk.

### 2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

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

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

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

#### Welke resultaten willen we bereiken?

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

### **Wat gaan we daarvoor doen in 2026?**

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



## 2.3.2 Wat gaat het kosten?

Bedragen in euro's

| Programma 3: Economisch vestigingsklimaat | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025*  | Begroting 2026   | Begroting 2027   | Begroting 2028   | Begroting 2029   |
|-------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Lasten:</b>                            |                   |                  |                  |                  |                  |                  |
| Subtotaal programmakosten                 | 2.779.871         | 3.397.880        | 3.481.225        | 4.753.791        | 4.703.791        | 4.703.791        |
| Subsidie InnovationQuarter                | 986.081           | 1.022.566        | 1.022.566        | 0                | 0                | 0                |
| Subsidie YES!Delft                        | 472.399           | 374.188          | 250.000          | 0                | 0                | 0                |
| Subtotaal directe kosten personeel        | 870.218           | 1.158.514        | 1.433.307        | 1.433.307        | 1.433.307        | 1.433.307        |
| <b>Totaal lasten</b>                      | <b>5.108.569</b>  | <b>5.953.148</b> | <b>6.187.098</b> | <b>6.187.098</b> | <b>6.137.098</b> | <b>6.137.098</b> |
| <b>Baten:</b>                             |                   |                  |                  |                  |                  |                  |
| Inwonerbijdrage                           | 5.676.964         | 5.903.148        | 6.137.098        | 6.137.098        | 6.137.098        | 6.137.098        |
| Overige bijdragen gemeenten               | 44.661            | 50.000           | 50.000           | 50.000           | 0                | 0                |
| <b>Totaal baten</b>                       | <b>5.721.625</b>  | <b>5.953.148</b> | <b>6.187.098</b> | <b>6.187.098</b> | <b>6.137.098</b> | <b>6.137.098</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>          | <b>613.056</b>    | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
| Onttrekking aan Egalisatiereserve EV      | 218.650           | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| Toevoeging aan Egalisatiereserve EV       | 0                 | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| <b>Resultaat</b>                          | <b>831.706</b>    | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

### Toelichting financiën

De begroting 2026 omvat € 3.481.225 aan programmakosten en bestaat daarnaast voor € 1.022.566 uit een begrotingspostsubsidie voor InnovationQuarter, voor € 250.000 uit een begrotingspost subsidie voor YES!Delft en voor € 1.433.307 uit directe personeelskosten. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert de begroting binnen deze kaders uit en legt hierover verantwoording af.

#### Programmakosten

De programmakosten van € 3.481.225 bestaan uit:

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

#### Subsidie InnovationQuarter

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

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

#### Subsidie YES!Delft

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

#### Directe kosten personeel

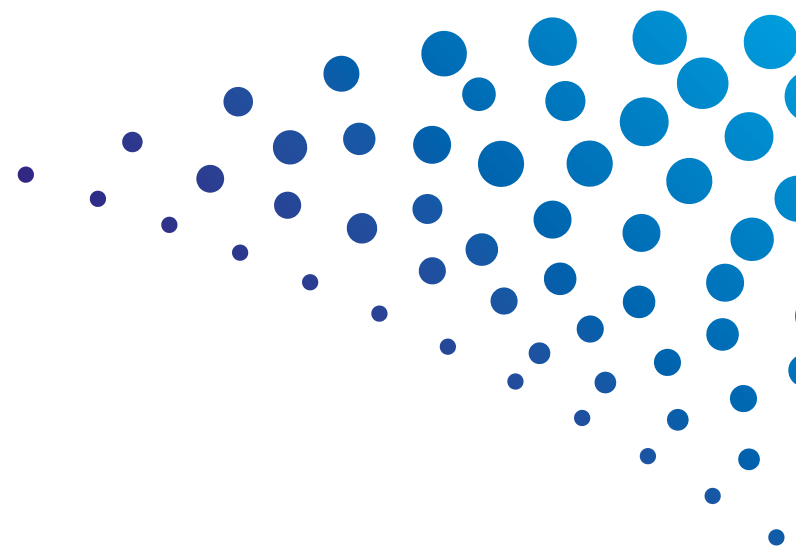
Deze post omvat de salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. De stijging ten opzichte van de begroting 2025 heeft te maken met de verwachte cao-aanpassing en formatie die is toegevoegd aan het programma. Die laatste werd voorheen als overhead beschouwd,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

### *Inwonerbijdrage*

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

### *Overige bijdragen gemeenten*

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





# 3. Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

## 3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

- Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)
- inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat
- financiering

### Brede doeluitkering verkeer en vervoer

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

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

| Bedragen in euro's |             |             |             |             |             |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2024               | 2025        | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        |
| 618.317.054        | 718.331.791 | 697.036.018 | 697.036.018 | 697.036.018 | 697.036.018 |

### Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

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

### Financiering

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

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

## 3.2 Overhead

In lijn met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) wordt de overhead apart van de programma's weergegeven. De aparte weergave maakt de overhead inzichtelijker en maakt het makkelijker om de uitgaven van de organisaties hieraan onderling te vergelijken. In de programma's wordt alleen het deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. De commissie BBV heeft in december 2023 een nieuwe 'Notitie Overhead 2023' gepubliceerd. Dit is een actualisatie van de notitie overhead uit 2016. De nieuwe notitie gaat in op de inhoud en reikwijdte van het begrip 'overhead', zoals voorgeschreven in artikel 1 van het Besluit begroting en verantwoording (BBV). Deze nota legt de kaders vast voor de bepaling van de (toe te rekenen) overhead volgens de nieuwe BBV-notitie Overhead. De definitie van overhead uit artikel 1 van het BBV duidt de nieuwe notitie van de Commissie BBV als volgt: 'het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Hiertoe behoren ook de systemen en aanverwante lasten die deze functies ondersteunen.'

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

Volgens de Notitie Overhead 2023 van de commissie BBV zijn alle functies die onderdeel zijn van een specifieke taak in een taakveld geen onderdeel meer van de overhead. Denk hierbij aan de managers, adjunct-managers en secretaresses van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer en de manager en secretaresse van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat. Deze medewerkers hebben een sturende of

ondersteunende functie op een veelheid aan inhoudelijke of personele taken in het primaire proces. Vanaf begrotingsjaar 2026 worden deze functies toegerekend aan de betreffende programma's in plaats van aan overhead.

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

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

Zie hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering voor een toelichting op de organisatie van de MRDH. Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend. Het wel of niet beschouwen van kosten als overhead heeft geen invloed op financiële dekking. Het betreft alleen een andere manier van presenteren.

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

Het relatieve formatiebudget van het primaire proces wordt, net als in de Begroting 2025, gebruikt om de salariskosten van stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het relatieve formatiebudget is verdeeld in 18% Economisch Vestigingsklimaat en 82% Verkeer en Openbaar Vervoer. 18% van deze kosten wordt bekostigd met de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 82% wordt bekostigd met de rijksmiddelen BDU.

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

*Bedragen in euro's*

| Overhead                      | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026   | Begroting 2027   | Begroting 2028   | Begroting 2029   |
|-------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Lasten:</b>                |                   |                  |                  |                  |                  |                  |
| Personele overhead Va         | 4.119.195         | 3.994.595        | 3.320.352        | 3.320.352        | 3.320.352        | 3.320.352        |
| Materiële overhead Va         | 2.160.265         | 2.612.800        | 2.736.340        | 2.736.340        | 2.736.340        | 2.736.340        |
|                               | <b>6.279.460</b>  | <b>6.607.395</b> | <b>6.056.692</b> | <b>6.056.692</b> | <b>6.056.692</b> | <b>6.056.692</b> |
| Personele overhead EV         | 1.061.753         | 1.042.710        | 728.858          | 728.858          | 728.858          | 728.858          |
| Materiële overhead EV         | 540.066           | 653.200          | 600.660          | 600.660          | 600.660          | 600.660          |
|                               | <b>1.601.819</b>  | <b>1.695.910</b> | <b>1.329.518</b> | <b>1.329.518</b> | <b>1.329.518</b> | <b>1.329.518</b> |
| <b>Totaal lasten overhead</b> | <b>7.881.279</b>  | <b>8.303.305</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> |

*Bedragen in euro's*

| Dekkingsbronnen overhead               | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026   | Begroting 2027   | Begroting 2028   | Begroting 2029   |
|----------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Onttrekking fonds BDU                  | 6.279.460         | 6.607.395        | 6.056.692        | 6.056.692        | 6.056.692        | 6.056.692        |
| Inwonerbijdrage EV                     | 1.601.819         | 1.695.910        | 1.329.518        | 1.329.518        | 1.329.518        | 1.329.518        |
| <b>Totaal dekkingsbronnen overhead</b> | <b>7.881.279</b>  | <b>8.303.305</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> | <b>7.386.209</b> |
| <b>Resultaat voor reservemutaties</b>  | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
| <b>Resultaat</b>                       | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |

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

### 3.3 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 4.3 Weerstandsvermogen en risico's.

## 4. Paragrafen

### 4.1 Financiering

#### Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

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

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

#### Financiering railinvesteringen

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

#### Bussenleningen

De MRDH financiert bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders volgens de Verordening verstrekking leningen voor bussen en stallingen van de Vervoersautoriteit MRDH. Deze verordening is ingesteld om vervoerbedrijven adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden te bieden voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer. Net als bij de financiering van de railinvesteringen bouwt de MRDH voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering op binnen het eigen vermogen. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal zestig basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet. De MRDH financiert ook bussenleningen door voor hetzelfde bedrag en dezelfde looptijd leningen aan te gaan.

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

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

*Bedragen in euro's*

| Financieringsbehoefte   | Jaarrekening 2024    | Begroting 2025       | Begroting 2026       | Begroting 2027       | Begroting 2028       | Begroting 2029       |
|-------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| OV-bedrijven            | 1.159.708.054        | 1.304.507.137        | 1.372.725.281        | 1.407.717.763        | 1.394.229.891        | 1.326.682.500        |
| Overbesteding           | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    |
| <b>Totalen per jaar</b> | <b>1.159.708.054</b> | <b>1.304.507.137</b> | <b>1.372.725.281</b> | <b>1.407.717.763</b> | <b>1.394.229.891</b> | <b>1.326.682.500</b> |

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

*Bedragen in euro's*

| Financieringsfunctie                  | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025    | Begroting 2026    | Begroting 2027    | Begroting 2028    | Begroting 2029    |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Lasten</b>                         |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| Rente OV-bedrijven                    | 15.034.585        | 20.846.020        | 25.509.932        | 28.209.887        | 29.557.245        | 29.289.533        |
| Rente overbesteding                   | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| <b>Totaal</b>                         | <b>15.034.585</b> | <b>20.846.020</b> | <b>25.509.932</b> | <b>28.209.887</b> | <b>29.557.245</b> | <b>29.289.533</b> |
| <b>Baten</b>                          |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| Rente OV-bedrijven                    | 15.034.585        | 20.846.020        | 25.509.932        | 28.209.887        | 29.557.245        | 29.289.533        |
| Marktconformiteitsopslag OV-bedrijven | 6.388.287         | 7.443.723         | 8.019.587         | 8.294.624         | 8.314.829         | 8.040.571         |
| Te activeren rente overbesteding      | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| <b>Totaal</b>                         | <b>21.422.872</b> | <b>28.289.744</b> | <b>33.529.520</b> | <b>36.504.512</b> | <b>37.872.073</b> | <b>37.330.104</b> |
| Resultaat voor reservemutaties        | -6.388.287        | -7.443.723        | -8.019.587        | -8.294.624        | -8.314.829        | -8.040.571        |
| Dotatie risicoreserve financieringen  | 6.000.000         | 4.000.000         | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 |
| <b>Netto resultaat</b>                | <b>-388.287</b>   | <b>-3.443.723</b> | <b>-8.019.587</b> | <b>-8.294.624</b> | <b>-8.314.829</b> | <b>-8.040.571</b> |

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

## Schatkistbankieren

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

## Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2026 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 154,2 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm.

Bedragen x € 1.000

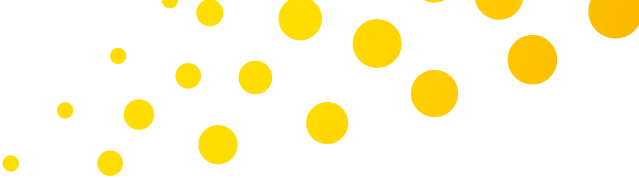
| Renterisiconorm en renterisico's 2026-2029          | 2026    | 2027    | 2028    | 2029    |
|-----------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 1a. Renteherziening op vaste schuld o/g             |         |         |         |         |
| 1b. Renteherziening op vaste schuld u/g             |         |         |         |         |
| 2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)    |         |         |         |         |
| 3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld                 | 259.000 | 180.000 | 142.000 | 55.000  |
| 3b. Nieuwe verstrekte lange leningen                | 259.000 | 180.000 | 142.000 | 55.000  |
| 4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)    | -       | -       | -       | -       |
| 5. Betaalde aflossingen                             | 84.091  | 83.872  | 87.903  | 91.418  |
| 6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)             | -       | -       | -       | -       |
| 7. Renterisico op vaste schuld (2+6)                | -       | -       | -       | -       |
| <b>Renterisiconorm</b>                              |         |         |         |         |
| 8. Begrotingstotaal                                 | 770.867 | 875.543 | 789.710 | 813.526 |
| 9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling | 20%     | 20%     | 20%     | 20%     |
| 10. Renterisiconorm (8 x 9)                         | 154.173 | 175.109 | 157.942 | 162.705 |
| <b>Toets renterisiconorm</b>                        |         |         |         |         |
| 10. Renterisiconorm                                 | 154.173 | 175.109 | 157.942 | 162.705 |
| 7. Renterisico op vaste schuld                      | -       | -       | -       | -       |
| 11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)            | 154.173 | 175.109 | 157.942 | 162.705 |



De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2026 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 63,2 miljoen. Naar verwachting wordt in 2026 aan deze norm voldaan.

Bedragen x € 1.000

| Kasgeldlimiet 2026                                      | berekening kasgeldlimiet | kwartaal 1     | kwartaal 2     | kwartaal 3     | kwartaal 4     |
|---------------------------------------------------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Omvang korte schuld</i>                              |                          |                |                |                |                |
| Opgenomen gelden < 1 jaar                               |                          | -              | -              | -              | -              |
| Schuld rekening courant                                 |                          | -              | -              | -              | -              |
| Gestorte gelden door derden < 1 jaar                    |                          | -              | -              | -              | -              |
| Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld           |                          | -              | -              | -              | -              |
| <b>Totaal netto vlottende schuld</b>                    |                          | -              | -              | -              | -              |
| <i>Vlottende middelen</i>                               |                          |                |                |                |                |
| Contante gelden in kas                                  |                          | -              | -              | -              | -              |
| Tegoeden in rekening courant                            |                          | 420.000        | 416.000        | 465.847        | 415.000        |
| Overige uitstaande gelden < 1 jaar                      |                          | -              | -              | -              | -              |
| <b>Totaal vlottende middelen</b>                        |                          | <b>420.000</b> | <b>416.000</b> | <b>465.847</b> | <b>415.000</b> |
| <i>Toets kasgeldlimiet</i>                              |                          |                |                |                |                |
| Totaal netto vlottende schuld                           |                          | 420.000        | 416.000        | 465.847        | 415.000        |
| Toegestane kasgeldlimiet                                |                          | 63.211         | 63.211         | 63.211         | 63.211         |
| Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet          |                          | 483.211        | 479.211        | 529.058        | 478.211        |
| <b>Begrotingstotaal</b>                                 | <b>770.867</b>           |                |                |                |                |
| <b>Percentage vastgesteld per ministeriële regeling</b> | <b>8,20%</b>             |                |                |                |                |
| <b>Kasgeldlimiet</b>                                    | <b>63.211</b>            |                |                |                |                |



## 4.2 Verbonden partijen

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

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

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

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

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

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

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

| <i>Naam</i>                      | <b>HTM Personenvervoer N.V.</b>                                                                              |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Vestigingsplaats</i>          | Den Haag                                                                                                     |
| <i>Visie</i>                     | Het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. |
| <i>Openbaar behartigd belang</i> | Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.          |
| <i>Deelnemende partijen</i>      | De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.                            |
| <i>Rechtsvorm</i>                | Naamloze vennootschap                                                                                        |
| <i>Bestuurlijk belang</i>        | Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.             |
| <i>Financieel belang</i>         | Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1                                                               |
| <i>Eigen vermogen</i>            | Per 31-12-2024: € 97.397.000                                                                                 |
| <i>Vreemd vermogen</i>           | Per 31-12-2024: € 557.510.000                                                                                |
| <i>Financieel resultaat</i>      | Over 2024: € 1.894.000                                                                                       |
| <i>Risico's</i>                  | Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering ov-bedrijven.                                                           |
| <i>Beleidsvoornemens</i>         | De uitvoering van ov-concessies in regio Haaglanden.                                                         |
| <i>Monitoring prestaties</i>     | Via aandeelhoudersvergaderingen.                                                                             |
| <i>Programma</i>                 | Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.                                                           |

| <i>Naam</i>                      | <b>RET N.V.</b>                                                                                    |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Vestigingsplaats</i>          | Rotterdam                                                                                          |
| <i>Visie</i>                     | Het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio door middel van zeggenschap in de RET N.V..   |
| <i>Openbaar behartigd belang</i> | Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt. |
| <i>Deelnemende partijen</i>      | De andere aandelen van de RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.                       |
| <i>Rechtsvorm</i>                | Naamloze Vennootschap                                                                              |
| <i>Bestuurlijk belang</i>        | Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.   |
| <i>Financieel belang</i>         | Deelneming in de RET van € 1.000                                                                   |
| <i>Eigen vermogen</i>            | Per 31-12-2024: € 147.898.000                                                                      |
| <i>Vreemd vermogen</i>           | Per 31-12-2024: € 351.784.000                                                                      |
| <i>Financieel resultaat</i>      | Over 2024: € 3.728.000                                                                             |
| <i>Risico's</i>                  | Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering ov-bedrijven.                                                 |
| <i>Beleidsvoornemens</i>         | Uitvoeren ov-concessies regio Rotterdam.                                                           |
| <i>Monitoring prestaties</i>     | Via aandeelhoudersvergaderingen.                                                                   |
| <i>Programma</i>                 | Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.                                                 |

| <i>Naam</i>                      | <b>Zuid-Holland Bereikbaar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Vestigingsplaats</i>          | statutair Rotterdam, feitelijk Delft                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Visie</i>                     | De samenwerking tussen partijen heeft tot doel de realisatie van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB borgt de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en draagt bij aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland. Dit doen we door samen te organiseren wat beter kan, en door innovatieve oplossingen toe te passen ten dienste van de opgave, als de partners dit niet alleen kunnen ontwikkelen of uitvoeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Openbaar behartigd belang</i> | Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Deelnemende partijen</i>      | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <i>Rechtsvorm</i>                | Stichting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <i>Bestuurlijk belang</i>        | Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <i>Financieel belang</i>         | De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 tot en met 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar en bedraagt voor de MRDH € 616.666 in 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en is onderdeel van Verkeersmanagement en wegenstructuur. |
| <i>Eigen vermogen</i>            | Per 31-12-2023: € 2.453.492 (na bestemming resultaat 2023)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Vreemd vermogen</i>           | Per 31-12-2023: € 2.470.537                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Financieel resultaat</i>      | Over 2023: € 425.244 (negatief)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Risico's</i>                  | Er bestaat het risico op overbesteding. Bij zicht op overbesteding wordt overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <i>Beleidsvoornemens</i>         | De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de SOK is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. In het BO MIRT van 6/7 november 2024 is afgesproken dat Rijk en regio ernaar streven om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025, voorafgaand aan de voorjaarsnota, in de Stuurgroep ZHB tot een voorstel te komen voor (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar voor de periode 2026-2030. Daarbij worden ook de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken besproken en maken de partijen afspraken over de invulling van de detachering van personeel aan Zuid-Holland Bereikbaar vanuit de samenwerkende moederorganisaties.                                                                         |
| <i>Monitoring prestaties</i>     | Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant. Hierna stelt de Raad van Toezicht deze jaarrekening vast. De vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <i>Programma</i>                 | Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

## 4.3 Weerstandsvermogen en risico's

### Het begrip 'weerstandsvermogen'

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

### Beleidsnota

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

### Risico's algemeen

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

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

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

### Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de versterking van het economisch vestigingsklimaat kan de MRDH alleen met eigen weerstandscapaciteit afdekken. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse uit 2015 is het risico bepaald van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is vervallen door de vaststelling van uittreedregels. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de Algemene regels

voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014 vast. Daarin staat dat een uittreedsom wordt bepaald bij uittreding. Hierin staat ook het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH), dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

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

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

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

Het Rijk overweegt een structurele korting van 10% op de Brede doeluitkering (BDU) in het kader van de beperking van het aantal specifieke uitkeringen (SPUK). Deze korting is nog niet definitief, maar vormt wel een risico voor de financiële ruimte van de MRDH. Als de korting doorgaat, dan zal dit direct effect hebben op de exploitatie van het openbaar vervoer en de investeringscapaciteit. De MRDH heeft zich hiertegen uitgesproken en blijft hierover in gesprek met het Rijk. Gegeven de onzekerheid, is deze korting verder niet verwerkt in de begroting.

### Financiering ov-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) staat, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee, die nader zijn geanalyseerd in een extern onderzoek uit 2016. Uit dit

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2025 berekend op basis van de maandelijks concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2025-2029 gemiddeld € 45 miljoen. Bij een worstcasescenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding verloren gaat, als hoog (90%) ingeschat. Hierdoor wordt de ondergrens voor risicoreserve vastgesteld op € 40 miljoen.

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

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

Bedragen in euro's

| Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026   | Begroting 2027   | Begroting 2028   | Begroting 2029   |
|----------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)         | 1.159.708.054     | 1.304.507.137    | 1.372.725.281    | 1.407.717.763    | 1.394.229.891    | 1.326.682.500    |
| boekwaarde MVA HTM, RET en EBS                                 | 1.408.721.574     | 1.401.298.446    | 1.407.431.754    | 1.415.355.005    | 1.379.875.889    | 1.295.806.564    |
| Economische waarde MVA (65% boekwaarde)                        | 915.669.023       | 910.843.990      | 914.830.640      | 919.980.753      | 896.919.328      | 842.274.267      |
| Dekkingstekort economische waarde versus financiering          | 244.039.031       | 393.663.147      | 457.894.641      | 487.737.010      | 497.310.563      | 484.408.233      |
| Weging risico                                                  | 8%                | 8%               | 8%               | 8%               | 8%               | 8%               |
| Netto/gewogen risico                                           | 19.523.122        | 31.493.052       | 36.631.571       | 39.018.961       | 39.784.845       | 38.752.659       |
| Netto/gewogen risico (ondergrens € 40 miljoen)                 | 36.000.000        | 40.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       |
| Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief           | 30.000.000        | 36.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       | 40.000.000       |
| In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar       | 6.919.529         | 7.443.723        | 8.019.587        | 8.294.624        | 8.314.829        | 8.040.571        |
| <b>Toevoeging opslag aan risicoreserve</b>                     | <b>6.000.000</b>  | <b>4.000.000</b> | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
| Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar                       | 0                 | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| <b>Beschikbaar voor exploitatie</b>                            | <b>919.529</b>    | <b>3.443.723</b> | <b>8.019.587</b> | <b>8.294.624</b> | <b>8.314.829</b> | <b>8.040.571</b> |

\* Ondergrens tot en met boekjaar 2023, cf. jaarrekening 2023: 30 miljoen

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2026:

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40 miljoen

Benodigde weerstandscapaciteit Financiering ov-bedrijven: € 40 miljoen

Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

## Vennootschapsbelasting

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

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

## Kengetallen

| Bedragen in euro's                                           |                   |                |                |                |                |                |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kengetal                                                     | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
| Netto schuldquote                                            | 158,7%            | 139,2%         | 161,3%         | 146,5%         | 161,2%         | 148,7%         |
| Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen | -6,4%             | -5,3%          | -5,8%          | -5,2%          | -5,7%          | -5,6%          |
| Solvabiliteitsratio                                          | 2,3%              | 2,4%           | 2,4%           | 2,5%           | 2,4%           | 2,6%           |
| Grondexploitatie                                             | n.v.t.            | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         |
| Structurele exploitatieruimte                                | 1,9%              | 1,0%           | 0,0%           | 0,0%           | 0,0%           | 0,0%           |
| Belastingcapaciteit                                          | n.v.t.            | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         | n.v.t.         |

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



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

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

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

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

## 4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

### Investeringsplan

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

### Afschrijvingen

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

#### Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

- A. maximaal tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- B. maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- C. vijf jaar: telefooninstallaties;
- D. drie jaar: automatiseringsapparatuur;
- E. tien jaar: kantoormeubilair;
- F. maximaal tien jaar: straatmeubilair.

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

## Bedrijfsgebouw Westersingel

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

| Bedragen in euro's |         |         |        |       |       |
|--------------------|---------|---------|--------|-------|-------|
| Kapitaallast       | 2025    | 2026    | 2027   | 2028  | 2029  |
| Bedrijfsgebouw     | 127.101 | 127.101 | 64.937 | 3.350 | 1.675 |

## Overige materiële vaste activa

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

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

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

| Bedragen in euro's |                     |        |      |      |      |      |
|--------------------|---------------------|--------|------|------|------|------|
| Kapitaallast       | Investerings-bedrag | 2025   | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| ICT                | 45.000              | 45.000 | -    | -    | -    | -    |
| Meubilair          | 45.000              | 45.000 | -    | -    | -    | -    |

| Bedragen in euro's |        |        |        |        |      |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|------|
| Kapitaallast       | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029 |
| ICT                | 50.175 | 57.675 | 36.338 | 14.667 | -    |

| Bedragen in euro's             |        |        |        |        |        |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kapitaallast                   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   |
| Overige materiële vaste activa | 69.756 | 72.006 | 57.532 | 38.573 | 25.137 |

## Haltevoorzieningen

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

## Gronden

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen voor deze gronden.

## 4.5 Bedrijfsvoering

### MRDH-organisatie

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

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



### Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie, stuurt vijf managers aan en managet zelf het bureau Interne Dienstverlening. De salarislasten van de secretaris-algemeen directeur wordt op dezelfde manier verdeeld als de salarislasten van alle andere staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 18% worden bekostigd uit de inwonerbijdrage EV en voor 82% worden bekostigd uit de BDU. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

### Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

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

### Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)

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

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

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

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

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

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

*Bedragen in euro's*

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

*\* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten*

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

*Bedragen in euro's*

| Onderdeel                               | fte's       | Kosten            | Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer* | Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer* | Overhead BDU*    | Programma economisch vestigingsklimaat** | Overhead inwonerbijdrage EV** | Verdeelsleutels |
|-----------------------------------------|-------------|-------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| Personele apparaatslasten               |             |                   |                                                    |                                                       |                  |                                          |                               |                 |
| Secretaris-algemeen directeur           | 1,0         | 238.226           |                                                    |                                                       | 195.345          |                                          | 42.881                        | 82/18           |
| BFC, BSB en BID                         | 32,6        | 3.810.983         |                                                    |                                                       | 3.125.006        |                                          | 685.977                       | 82/18           |
| Vervoersautoriteit                      | 52,0        | 6.358.017         | 4.451.115                                          | 1.906.902                                             | 0                |                                          |                               | 100             |
| Economisch Vestigingsklimaat            | 10,0        | 1.433.307         |                                                    |                                                       |                  | 1.433.307                                | 0                             | 100             |
| <b>Totaal personele apparaatslasten</b> | <b>95,6</b> | <b>11.840.534</b> |                                                    |                                                       |                  |                                          |                               |                 |
| Materiële apparaatslasten               |             | 3.337.000         |                                                    |                                                       | 2.736.340        |                                          | 600.660                       | 82/18           |
| <b>Totalen</b>                          |             | <b>15.177.534</b> | <b>4.451.115</b>                                   | <b>1.906.902</b>                                      | <b>6.056.692</b> | <b>1.433.307</b>                         | <b>1.329.518</b>              |                 |

*\* Kostenverdeling BDU verkeer en vervoer    \*\* Kostenverdeling Inwonerbijdrage EV*

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

## Informatiemanagement

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

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

## Informatiebeveiliging, AVG en informatiebeheer

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

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

- Het vergroten van bewustzijn bij medewerkers en managers over informatiebeveiliging.

In 2024 heeft de archiefinspectie een rapport uitgebracht met aanbevelingen. Deze aanbevelingen worden in de komende periode opgepakt, om deze in 2026 af te ronden en bij de volgende inspectie in datzelfde jaar een betere beoordeling te behalen. Daarnaast wordt het informatiebeheerplan (IBP) geactualiseerd en breed bekendgemaakt binnen de organisatie. Dit plan is de leidraad voor het informatiebeheer binnen de MRDH.

## Prestatie indicatoren Informatiebeveiliging & AVG 2026

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

| Prestatie-indicator                                                       | Streefwaarde 2026               | Toelichting / Acties                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Percentage medewerkers dat jaarlijks security awareness training voltooit | ≥ 75%                           | Tot op heden is hier minimale aandacht voor geweest, dit heeft onze prioriteit in 2026. |
| Percentage systemen dat voldoet aan de BIO-normen                         | ≥ 80%                           | BIO-scan gepland Q1 2026, prioriteit bij kritieke applicaties.                          |
| Aantal uitgevoerde penetratietests                                        | 1                               | Het streven is om minimaal 1 penetratietest per jaar uit te voeren.                     |
| Opvolgingspercentage van bevindingen uit penetratietests                  | ≥ 80% binnen 3 maanden          | Extra capaciteit op IT-beveiliging om opvolging te versnellen.                          |
| Percentage kritieke systemen met up-to-date back-ups                      | 100%                            | Dagelijkse back-upmonitoring en test-herstelacties per kwartaal.                        |
| Percentage leveranciers dat voldoet aan gestelde beveiligingseisen        | ≥ 80%                           |                                                                                         |
| Aantal uitgevoerde en bijgewerkte DPIA's                                  | ≥ 2                             |                                                                                         |
| Aantal gemelde datalekken                                                 | Max. 5 (intern & extern gemeld) | Monitoring op preventie, bewustwording en tijdige afhandeling.                          |

## IT-projecten

- **Migratie naar SharePoint en Visiedosis**

De migratie naar SharePoint en Visiedosis wordt in 2025 afgerond. Dit houdt in dat de MRDH volledig overstapt naar werken in SharePoint en het archiveren van documenten in Visiedosis. Het oude documentmanagementsysteem E-docs blijft op de achtergrond functioneren, maar wordt niet langer actief gebruikt. In 2026 wordt de nieuwe werkwijze geëvalueerd, inclusief de structuren in SharePoint en het archiveringsproces in Visiedosis.

- **Digitaliseren van het besluitvormingsproces**

Vanwege de uitloop van het SharePoint-project is de start van het project voor het digitaliseren van het besluitvormingsproces uitgesteld naar 2025. Het doel is om in 2026 het besluitvormingsproces volledig gedigitaliseerd te hebben.

- **Digitale handtekening**

Als onderdeel van het digitaliseren van het besluitvormingsproces wordt ook de implementatie van de digitale handtekening verder uitgebreid. De bovengenoemde projecten vormen gezamenlijk de basis voor het volledig digitaal werken van de MRDH, wat gepland staat na de afronding van deze projecten.

- **Implementatie van een CRM-systeem**

Met het oog op netwerkvorming wordt in 2025 een pilot uitgevoerd voor de implementatie van een CRM-systeem. Deze pilot wordt in 2026 geëvalueerd. Bij positieve resultaten zal het CRM-systeem in 2026 verder worden uitgerold.

## 4.6 Paragraaf Wet open overheid (Woo)

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

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

- Persberichten
- Overige relevante documenten

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

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

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

## 4.7 Subsidies

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



Die wet biedt de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

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

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

| Soort subsidie                      | Begrotings-programma                    | Begunstigde       | Bedrag 2026 (€) | Toelichting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Begrotingspost-subsidie meerjarig   | Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | CROW              | € 900.000       | Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpVV-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Begrotingspost-subsidie meerjarig   | Economisch Vestigingsklimaat            | InnovationQuarter | € 1.022.566     | InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op drie onderdelen: Innoveren, Invester Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. De jaarrisico tot 2026 bevat geen indexering en is gelijk gebleven ten opzichte van de subsidie voor het jaar 2025. Reden voor het niet indexeren is de korting op het programma Economisch Vestigingsklimaat vanaf het jaar 2025 waartoe de subsidie wordt bekostigd. |
| Begrotingspost-subsidie - meerjarig | Economisch Vestigingsklimaat            | YES!Delft         | € 250.000       | Het algemeen bestuur verleende op 4 april 2023 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft over de periode januari 2025 tot en met december 2026 van €250.000 per jaar. Het betreft een exploitatiesubsidie van 10% van de exploitatiebegroting tot een maximum van €250.000 per jaar ter ondersteuning van de kernactiviteiten van YES!Delft en om YES!Delft de mogelijkheid te bieden om alternatieve financiering te onderzoeken en daar waar mogelijk te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

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



## 5. Financiële begroting

### 5.1 Overzicht baten en lasten

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

Bedragen in euro's

| Programmabegroting 2026                        | Jaarrekening 2024  | Begroting 2025*    | Begroting 2026     | Begroting 2027     | Begroting 2028     | Begroting 2029     |
|------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Lasten per programma</i>                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 540.762.332        | 652.408.302        | 613.592.742        | 668.304.048        | 583.206.807        | 597.342.997        |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 86.188.062         | 171.080.379        | 143.701.285        | 193.665.246        | 192.980.296        | 202.659.793        |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 5.108.569          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| Overhead                                       | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| Onvoorzien                                     | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>639.940.242</b> | <b>837.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| <i>Baten per programma</i>                     |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 546.762.332        | 656.408.302        | 613.592.742        | 668.304.048        | 583.206.807        | 597.342.997        |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 86.188.061         | 171.080.379        | 143.701.285        | 193.665.246        | 192.980.296        | 202.659.793        |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 5.721.625          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>646.553.297</b> | <b>841.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>               | <b>6.613.055</b>   | <b>4.000.000</b>   | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |
| Onttrekking aan reserves                       | 218.650            | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| Toevoeging aan reserves                        | -6.000.000         | -4.000.000         | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Resultaat</b>                               | <b>831.705</b>     | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2.

De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 (Staat van reserves en fondsen 2024-2029).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

*Bedragen in euro's*

| Begroting 2026 per taakveld                    | Jaarrekening 2024  | Begroting 2025*    | Begroting 2026     | Begroting 2027     | Begroting 2028     | Begroting 2029     |
|------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Lasten per taakveld</i>                     |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 2.1 Verkeer en vervoer                         | 34.669.943         | 75.574.565         | 63.454.396         | 96.281.761         | 92.784.043         | 79.489.555         |
| 2.5 Openbaar vervoer                           | 577.450.035        | 727.067.695        | 668.329.298        | 737.477.246        | 653.845.415        | 691.223.302        |
| 0.5 Treasury                                   | 14.830.174         | 20.846.020         | 25.509.932         | 28.209.887         | 29.557.245         | 29.289.533         |
| 3.1 Economische ontwikkeling                   | 5.108.569          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| 0.4 Overhead                                   | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| 0.9 Vennootschapbelasting (Vpb)                | 242                | 400                | 400                | 400                | 400                | 400                |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>639.940.242</b> | <b>837.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| <i>Baten per taakveld</i>                      |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| 2.1 Verkeer en vervoer                         | 30.561.159         | 75.574.565         | 63.454.396         | 96.281.761         | 92.784.043         | 79.489.555         |
| 2.5 Openbaar vervoer                           | 560.094.283        | 723.624.372        | 660.310.111        | 729.183.021        | 645.530.987        | 683.183.131        |
| 0.5 Treasury                                   | 42.294.951         | 28.289.744         | 33.529.520         | 36.504.512         | 37.872.073         | 37.330.104         |
| 3.1 Economische ontwikkeling                   | 5.721.625          | 5.953.148          | 6.187.098          | 6.187.098          | 6.137.098          | 6.137.098          |
| Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV | 7.881.279          | 8.303.305          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          | 7.386.209          |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>646.553.297</b> | <b>841.745.134</b> | <b>770.867.334</b> | <b>875.542.602</b> | <b>789.710.411</b> | <b>813.526.097</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>               | <b>6.613.056</b>   | <b>4.000.000</b>   | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |
| Onttrekking aan reserves                       | 218.650            | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| Toevoeging aan reserves                        | -6.000.000         | -4.000.000         | 0                  | 0                  | 0                  | 0                  |
| <b>Resultaat</b>                               | <b>831.706</b>     | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>0</b>           |

\* De cijfers voor het jaar 2025 bestaan uit de vastgestelde begroting 2025 en de wijzigingen die bij de eerste bestuursrapportage 2025 ter besluitvorming zijn voorgelegd.

## 5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021:

verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten. Deze komt van de toezichthoudende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland.

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

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

*Bedragen in euro's*

| Incidentele baten en lasten                   | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026   | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
|-----------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Incidentele lasten per programma</i>       |                   |                  |                  |                |                |                |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer    | 21.509.061        | 4.000.000        | 0                | 0              | 0              | 0              |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | 1.549.647         | 2.189.008        | 2.120.983        | 977.591        | 0              | 0              |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat               | 0                 | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| Overhead                                      | 0                 | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>23.058.708</b> | <b>6.189.008</b> | <b>2.120.983</b> | <b>977.591</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <i>Incidentele baten per programma</i>        |                   |                  |                  |                |                |                |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer    | 15.509.061        | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | 1.549.647         | 2.189.008        | 2.120.983        | 977.591        | 0              | 0              |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat               | 218.650           | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| Overhead                                      | 36.871            | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>17.314.229</b> | <b>2.189.008</b> | <b>2.120.983</b> | <b>977.591</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <b>Saldo van incidentele baten en lasten</b>  | <b>5.744.479</b>  | <b>4.000.000</b> | <b>0</b>         | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

## Toelichting incidentele baten en lasten

### Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

| Bedragen in euro's                                         |                   |                  |                |                |                |                |
|------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Specificatie Exploitatie verkeer en openbaar vervoer       | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
| Toevoeging aan risicoreserve financieringen                | 6.000.000         | 4.000.000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Bijdragen derden aan onderzoek verkeer en openbaar vervoer | 273.874           | 0                | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Subsidie SOV-herijgingscompensatie                         | 15.235.187        | 0                | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>Totaal</b>                                              | <b>21.509.061</b> | <b>4.000.000</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

### Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

| Bedragen in euro's                                      |                   |                  |                  |                |                |                |
|---------------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| Specificatie Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026   | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
| Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen     | 1.512.077         | 2.189.008        | 2.120.983        | 977.591        | 0              | 0              |
| Incidentele bijdragen derden                            | 37.570            | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              |
| <b>Totaal</b>                                           | <b>1.549.647</b>  | <b>2.189.008</b> | <b>2.120.983</b> | <b>977.591</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

### Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 moet de MRDH, op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies, de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten verantwoorden. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Het betreft voor 2024 de onttrekking aan het vrije deel binnen de reserve zodat dit in 2024 kon worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van de Strategische Agenda (Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties).

### Structureel begrotingssaldo

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

| Bedragen in euro's                              |                   |                  |                |                |                |                |
|-------------------------------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Presentatie van het structureel begrotingssaldo | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
| Saldo baten en lasten                           | 6.613.055         | 4.000.000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves      | -5.781.350        | -4.000.000       | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>Begrotingssaldo</b>                          | <b>831.705</b>    | <b>0</b>         | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)     | 5.744.479         | 4.000.000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>Structureel begrotingssaldo</b>              | <b>6.576.184</b>  | <b>4.000.000</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

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

## 5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

### Inleiding

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

### Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

#### Financiering ov-bedrijven

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

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

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

### Overbesteding

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

## Geprognosticeerde balanscijfers

Bedragen in euro's

| ACTIVA                                                                                                            | Jaarrekening<br>31-12-2024 | Raming<br>31-12-2025 | Raming<br>31-12-2026 | Raming<br>31-12-2027 | Raming<br>31-12-2028 | Raming<br>31-12-2029 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Vaste activa (art. 33)</i>                                                                                     |                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Materiële vaste activa (art. 35)</b>                                                                           | <b>702.255</b>             | <b>438.768</b>       | <b>199.845</b>       | <b>95.551</b>        | <b>50.961</b>        | <b>28.649</b>        |
| Investerings met economisch nut                                                                                   | 702.255                    | 438.768              | 199.845              | 95.551               | 50.961               | 28.649               |
| <b>Financiële vaste activa (art. 36)</b>                                                                          | <b>1.067.709.055</b>       | <b>1.216.508.138</b> | <b>1.288.726.282</b> | <b>1.327.718.764</b> | <b>1.318.230.892</b> | <b>1.254.683.501</b> |
| Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen                                                                           | 1.001                      | 1.001                | 1.001                | 1.001                | 1.001                | 1.001                |
| Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen                                                         | 1.067.708.054              | 1.216.507.137        | 1.288.725.281        | 1.327.717.763        | 1.318.229.891        | 1.254.682.500        |
| <b>Totaal vaste activa</b>                                                                                        | <b>1.068.411.310</b>       | <b>1.216.946.906</b> | <b>1.288.926.127</b> | <b>1.327.814.315</b> | <b>1.318.281.853</b> | <b>1.254.712.150</b> |
| <i>Vlottende activa (art. 37)</i>                                                                                 |                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)</b>                                  | <b>673.387.024</b>         | <b>614.121.536</b>   | <b>591.134.590</b>   | <b>465.303.976</b>   | <b>551.476.138</b>   | <b>487.460.030</b>   |
| Vorderingen op openbare lichamen                                                                                  | 40.021.824                 | 47.500.000           | 47.500.000           | 47.500.000           | 47.500.000           | 47.500.000           |
| Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen                                                                  | 0                          | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    |
| Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar                             | 628.229.817                | 564.621.536          | 541.634.590          | 415.803.976          | 501.976.138          | 437.960.030          |
| Overige vorderingen                                                                                               | 5.135.383                  | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            |
| <b>Liquide middelen (art. 40)</b>                                                                                 | <b>50.148</b>              | <b>50.000</b>        | <b>50.000</b>        | <b>50.000</b>        | <b>50.000</b>        | <b>50.000</b>        |
| Banksaldi                                                                                                         | 50.148                     | 50.000               | 50.000               | 50.000               | 50.000               | 50.000               |
| <b>Overlopende activa (art. 40a)</b>                                                                              | <b>52.793.533</b>          | <b>26.000.000</b>    | <b>26.000.000</b>    | <b>26.000.000</b>    | <b>26.000.000</b>    | <b>26.000.000</b>    |
| De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen                               | 27.079.898                 | 6.000.000            | 6.000.000            | 6.000.000            | 6.000.000            | 6.000.000            |
| Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen | 25.713.635                 | 20.000.000           | 20.000.000           | 20.000.000           | 20.000.000           | 20.000.000           |
| <b>Totaal vlottende activa</b>                                                                                    | <b>726.230.705</b>         | <b>643.647.545</b>   | <b>628.213.015</b>   | <b>509.934.817</b>   | <b>596.106.979</b>   | <b>539.643.287</b>   |
| <b>Totaal activa</b>                                                                                              | <b>1.794.642.015</b>       | <b>1.857.118.442</b> | <b>1.906.110.717</b> | <b>1.819.168.291</b> | <b>1.895.807.992</b> | <b>1.768.222.181</b> |

| PASSIVA                                                                                                                                                                                                                         | Jaarrekening<br>31-12-2024 | Raming<br>31-12-2025 | Raming<br>31-12-2026 | Raming<br>31-12-2027 | Raming<br>31-12-2028 | Raming<br>31-12-2029 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Vaste passiva (art. 41)</i>                                                                                                                                                                                                  |                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Eigen vermogen (art. 42/43)</b>                                                                                                                                                                                              | <b>42.034.603</b>          | <b>45.202.898</b>    | <b>45.202.898</b>    | <b>45.202.898</b>    | <b>45.202.898</b>    | <b>45.202.898</b>    |
| Algemene reserve                                                                                                                                                                                                                | 0                          | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    |
| Bestemmingsreserves                                                                                                                                                                                                             | 41.202.899                 | 45.202.898           | 45.202.898           | 45.202.898           | 45.202.898           | 45.202.898           |
| Gerealiseerde resultaat                                                                                                                                                                                                         | 831.704                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    | 0                    |
| <b>Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)</b>                                                                                                                                           | <b>1.068.480.636</b>       | <b>1.216.507.137</b> | <b>1.288.725.281</b> | <b>1.327.717.763</b> | <b>1.318.229.891</b> | <b>1.254.682.500</b> |
| Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen                                                                                                                                                 | 1.067.699.386              | 1.216.507.137        | 1.288.725.281        | 1.327.717.763        | 1.318.229.891        | 1.254.682.500        |
| Waarborgsommen                                                                                                                                                                                                                  | 781.250                    |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Totaal vaste passiva</b>                                                                                                                                                                                                     | <b>1.110.515.239</b>       | <b>1.261.710.035</b> | <b>1.333.928.179</b> | <b>1.372.920.661</b> | <b>1.363.432.789</b> | <b>1.299.885.398</b> |
| <i>Vlottende passiva (art. 47)</i>                                                                                                                                                                                              |                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)</b>                                                                                                                                    | <b>36.452.828</b>          | <b>37.000.000</b>    | <b>37.000.000</b>    | <b>37.000.000</b>    | <b>37.000.000</b>    | <b>37.000.000</b>    |
| Overige schulden                                                                                                                                                                                                                | 36.452.828                 | 37.000.000           | 37.000.000           | 37.000.000           | 37.000.000           | 37.000.000           |
| <b>Overlopende passiva (art. 49)</b>                                                                                                                                                                                            | <b>647.673.947</b>         | <b>558.408.407</b>   | <b>535.182.538</b>   | <b>409.247.630</b>   | <b>495.375.203</b>   | <b>431.336.784</b>   |
| Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume | 125.999.765                | 118.042.258          | 117.803.335          | 117.699.041          | 243.485.066          | 243.462.754          |
| De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren                                | 501.974.430                | 438.366.149          | 415.379.203          | 289.548.589          | 249.890.137          | 185.874.030          |
| Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen                                                                                                                                           | 19.699.752                 | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            | 2.000.000            |
| <b>Totaal vlottende passiva</b>                                                                                                                                                                                                 | <b>684.126.775</b>         | <b>595.408.407</b>   | <b>572.182.538</b>   | <b>446.247.630</b>   | <b>532.375.203</b>   | <b>468.336.784</b>   |
| <b>Totaal passiva</b>                                                                                                                                                                                                           | <b>1.794.642.015</b>       | <b>1.857.118.442</b> | <b>1.906.110.717</b> | <b>1.819.168.291</b> | <b>1.895.807.992</b> | <b>1.768.222.181</b> |



## EMU-saldo

Bedragen in euro's

| EMU saldo                                                                      | Jaarrekening 2024 | Begroting 2025   | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 | Begroting 2029 |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves             | 6.613.055         | 4.000.000        | 0              | 0              | 0              | 0              |
| Afschrijvingen ten laste van de exploitatie                                    | 220.245           | 237.282          | 237.282        | 139.306        | 37.423         | 22.312         |
| Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd | -78.242           | -43.000          | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>Berekend EMU-saldo</b>                                                      | <b>6.755.058</b>  | <b>4.194.282</b> | <b>237.282</b> | <b>139.306</b> | <b>37.423</b>  | <b>22.312</b>  |

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

### Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

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

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

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

### Investerings

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

### Financiering

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

### Reserves

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

## 6. Staat van reserves en fondsen 2024-2029

Bedragen in euro's

| Omschrijving                 | Saldo<br>Jaarrekening<br>31-12-2024 | Raming<br>toevoeging 2025 | Raming<br>onttrekking 2025 | Raming saldo<br>31-12-2025 | Raming<br>toevoeging 2026 | Raming<br>onttrekking 2026 | Raming saldo<br>31-12-2026 |
|------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| <i>Reserves</i>              |                                     |                           |                            |                            |                           |                            |                            |
| Reserve weerstandvermogen EV | 0                                   | 0                         | 0                          | 0                          | 0                         | 0                          | 0                          |
| Egalisatiereserve EV         | 5.202.898                           | 0                         | 0                          | 5.202.898                  | 0                         | 0                          | 5.202.898                  |
| Risicoreserve financieringen | 36.000.000                          | 4.000.000                 | 0                          | 40.000.000                 | 0                         | 0                          | 40.000.000                 |
| Subtotaal reserves           | 41.202.898                          | 4.000.000                 | 0                          | 45.202.898                 | 0                         | 0                          | 45.202.898                 |
|                              | 0                                   |                           |                            | 0                          |                           |                            | 0                          |
| <i>Fondsen</i>               |                                     |                           |                            |                            |                           |                            |                            |
| BDU                          | 501.974.430                         | 718.331.791               | 781.940.072                | 438.366.149                | 697.036.018               | 720.022.964                | 415.379.203                |
| Subtotaal fondsen            | 501.974.430                         | 718.331.791               | 781.940.072                | 438.366.149                | 697.036.018               | 720.022.964                | 415.379.203                |
| <b>TOTAAL-GENERAAL</b>       | <b>543.177.328</b>                  | <b>722.331.791</b>        | <b>781.940.072</b>         | <b>483.569.047</b>         | <b>697.036.018</b>        | <b>720.022.964</b>         | <b>460.582.101</b>         |

Bedragen in euro's

| Omschrijving                 | Raming<br>toevoeging<br>2027 | Raming<br>onttrekking<br>2027 | Raming saldo<br>31-12-2027 | Raming<br>toevoeging<br>2028 | Raming<br>onttrekking<br>2028 | Raming saldo<br>31-12-2028 | Raming<br>toevoeging<br>2029 | Raming<br>onttrekking<br>2029 | Raming saldo<br>31-12-2029 |
|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <i>Reserves</i>              |                              |                               |                            |                              |                               |                            |                              |                               |                            |
| Reserve weerstandvermogen EV | 0                            | 0                             | 0                          | 0                            | 0                             | 0                          | 0                            | 0                             | 0                          |
| Egalisatiereserve EV         | 0                            | 0                             | 5.202.898                  | 0                            | 0                             | 5.202.898                  | 0                            | 0                             | 5.202.898                  |
| Risicoreserve financieringen | 0                            | 0                             | 40.000.000                 | 0                            | 0                             | 40.000.000                 | 0                            | 0                             | 40.000.000                 |
| Subtotaal reserves           | 0                            | 0                             | 45.202.898                 | 0                            | 0                             | 45.202.898                 | 0                            | 0                             | 45.202.898                 |
|                              |                              |                               | 0                          |                              |                               | 0                          |                              |                               | 0                          |
| <i>Fondsen</i>               |                              |                               |                            |                              |                               |                            |                              |                               |                            |
| BDU                          | 697.036.018                  | 822.866.632                   | 289.548.589                | 697.036.018                  | 736.694.469                   | 249.890.137                | 697.036.018                  | 761.052.125                   | 185.874.030                |
| Subtotaal fondsen            | 697.036.018                  | 822.866.632                   | 289.548.589                | 697.036.018                  | 736.694.469                   | 249.890.137                | 697.036.018                  | 761.052.125                   | 185.874.030                |
| <b>TOTAAL-GENERAAL</b>       | <b>697.036.018</b>           | <b>822.866.632</b>            | <b>334.751.487</b>         | <b>697.036.018</b>           | <b>736.694.469</b>            | <b>295.093.035</b>         | <b>697.036.018</b>           | <b>761.052.125</b>            | <b>231.076.928</b>         |

## Toelichting staat van reserves en fondsen

### Egalisatiereserve EV

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

### Risicoreserve financieringen

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

### Fonds BDU

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

## 7. Inwonerbijdragen per gemeente

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

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

| Gemeente               | Aantal inwoners<br>1 januari 2025 (*) | Bijdrage per<br>inwoner | Totaal inwoner-<br>bijdrage 2026 |
|------------------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| Albrandswaard          | 26.710                                | 3,00                    | 80.130                           |
| Barendrecht            | 48.568                                | 3,00                    | 145.704                          |
| Capelle aan den IJssel | 68.673                                | 3,00                    | 206.019                          |
| Delft                  | 110.224                               | 3,00                    | 330.672                          |
| Den Haag               | 568.419                               | 3,00                    | 1.705.257                        |
| Krimpen aan den IJssel | 29.782                                | 3,00                    | 89.346                           |
| Lansingerland          | 66.093                                | 3,00                    | 198.279                          |
| Leidschendam-Voorburg  | 78.309                                | 3,00                    | 234.927                          |
| Maassluis              | 36.437                                | 3,00                    | 109.311                          |
| Midden-Delfland        | 19.422                                | 3,00                    | 58.266                           |
| Nissewaard             | 88.355                                | 3,00                    | 265.065                          |
| Pijnacker-Nootdorp     | 58.120                                | 3,00                    | 174.360                          |
| Ridderkerk             | 48.011                                | 3,00                    | 144.033                          |
| Rijswijk (ZH.)         | 60.710                                | 3,00                    | 182.130                          |
| Rotterdam              | 672.330                               | 3,00                    | 2.016.990                        |
| Schiedam               | 82.559                                | 3,00                    | 247.677                          |
| Vlaardingen            | 77.234                                | 3,00                    | 231.702                          |
| Voorne aan Zee         | 74.544                                | 3,00                    | 223.632                          |
| Wassenaar              | 27.534                                | 3,00                    | 82.602                           |
| Westland               | 116.897                               | 3,00                    | 350.691                          |
| Zoetermeer             | 129.941                               | 3,00                    | 389.823                          |
| <b>Totaal</b>          | <b>2.488.872</b>                      |                         | <b>7.466.616</b>                 |

(\*) bron: CBS StatLine info van 1-4-2025.

## 8. Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

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

### **besluit:**

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

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

de secretaris,  
Christel Mourik

de voorzitter,  
Jan van Zanen

## Bijlage 1 – Indicatoren

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

| # | Taakveld                    | Indicator       | Periode                          | Waarde B2026                         | Waarde B2025                         |
|---|-----------------------------|-----------------|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 0. Bestuur en ondersteuning | Formatie        | 2026 per 1000 inwoners           | 0,038 fte per 1000 inwoners          | 0,039 fte per 1000 inwoners          |
| 2 | 0. Bestuur en ondersteuning | Bezetting       | 1 januari 2025 per 1000 inwoners | 0,036 fte per 1000 inwoners          | 0,035 fte per 1000 inwoners          |
| 3 | 0. Bestuur en ondersteuning | Apparaatskosten | 2026                             | € 6,10 per inwoner                   | € 6,01 per inwoner                   |
| 4 | 0. Bestuur en ondersteuning | Externe inhuur  | 2024                             | 12,77% van de totale loonsom         | 12,40% van de totale loonsom         |
| 5 | 0. Bestuur en ondersteuning | Overhead        | 2026                             | 1,02% van de totale lasten-begroting | 1,06% van de totale lasten-begroting |

Ad 1) In de begroting 2026 bedraagt de formatie 95,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2025 2.488.872 (zie hoofdstuk 7).

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

Ad 3) De totaal begrote apparaatskosten bedragen in 2026 € 15.177.534 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2025 2.488.872 (zie hoofdstuk 7).

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

Ad 5) In de begroting 2026 bedraagt de overhead € 7.881.279 (zie hoofdstuk 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 770.867.334 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan schommelen vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten. De kosten van overhead volgen de Notitie Overhead 2023 van de commissie BBV en de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2 – Detail projecten en programma’s meerjarenbeeld BDU

(bedragen x € 1.000.000)

| Projectnaam                                                 | Subproject                              | MRDH<br>bijdrage | Fase                 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | na<br>2044 |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Systeemsprong Sneltramtraject                               |                                         | 17               | Realisatie           | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| A16                                                         |                                         | 9                | Realisatie           | 9    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Lijn 19                                                     |                                         | 92               | Realisatie           | 15   | 5    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied                        |                                         | 5                | Realisatie           | 1    | 2    | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| AVLM                                                        |                                         | 8                | Realisatie           | 1    | 1    | 0    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| R-Net: Upgrade 6 buslijnen                                  |                                         | 5                | Realisatie           | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| INTHR                                                       |                                         | 152              | Realisatie           | 24   | 19   | 25   | 19   | 11   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid                        |                                         | 8                | Realisatie           | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Busstation Nissewaard                                       |                                         | 10               | Realisatie           | 3    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Metrostation Nissewaard                                     |                                         | 7                | Realisatie           | 3    | 3    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move- CID Binckhorst no regret                              |                                         | 31               | Realisatie           | 10   | 7    | 6    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)                 |                                         | 8                | Uitwerking           | 4    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Metronet en RandstadRail                                    |                                         | 219              | Uitwerking           | 12   | 24   | 30   | 20   | 20   | 65   | 11   | 11   | 11   | 11   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Schiedam Fietscorridor Spaanse Polder - M4H fase 1          |                                         | 7                | Uitwerking           | 1    | 2    | 3    | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| MFR - Westland - Rotterdam                                  |                                         | 27               | Uitwerking           | 1    | 7    | 7    | 7    | 1    | 1    | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| MFR Rotterdam - Zoetermeer                                  |                                         | 21               | Uitwerking           | 0    | 3    | 2    | 2    | 3    | 4    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| MFR Delft - Rotterdam Alexander                             |                                         | 29               | Planstudie*          | 0    | 4    | 7    | 0    | 1    | 8    | 8    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| MFR Rotterdam - Ridderkerk                                  |                                         | 33               | Planstudie*          |      |      | 11   | 6    | 4    | 6    | 6    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| MFR Den Haag - Pijnacker                                    |                                         | 23               | Verkenning*          |      | 2    | 3    | 6    | 7    | 5    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Beatrixlaan fase 1                                          |                                         | 9                | Planstudie*          |      |      |      | 1    | 4    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Kruising Erasmusweg-Lozerlaan                               |                                         | 24               | Planstudie*          |      |      |      | 6    | 6    | 6    | 6    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Fietsroute N14 Sijtwende                                    |                                         | 8                | Planstudie*          |      |      |      |      |      | 4    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Versnellingsmaatregelen OV (Transitieprogramma)             |                                         | 8                | Planstudie*          | 3    | 3    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid              |                                         | 9                | Planstudie*          |      |      | 3    | 6    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Voorne-Putten en haven Rotterdam                            |                                         |                  |                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:           | MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag | 18               | Verkenning*          |      |      | 2    | 4    | 5    | 4    | 3    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
|                                                             | MFR Westland - Monster - Den Haag       | 23               | Verkenning*          |      |      | 6    | 8    | 9    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
|                                                             | MFR Westland - Midden Delfland - Delft  | 15               | Verkenning*          |      |      | 4    | 5    | 6    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
|                                                             | Greenport 3.0                           | 4                | Verkenning*          | 2    | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Gebiedsuitwerking Overig                             |                                         | 23               | Verkenning*          |      |      |      | 1    | 1    | 4    | 6    | 6    | 5    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Vlietlijn                                            |                                         | 122              | Planstudie*          | 3    | 2    | 28   | 28   | 28   | 32   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Stadsbrug & HOV                                      | Stadsbrug Rotterdam                     | 221              | Planstudie*          | 4    | 4    | 4    | 14   | 50   | 50   | 50   | 45   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
|                                                             | HOV Maastunnel                          | 8                | Verkenning*          | 1    | -    | 3    | 4    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Algeracorridor                                              |                                         | 9                | Uitwerking           | 0    | 0    | 2    | 2    | 2    | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Move - Oude Lijn en Knooppunten                             |                                         | 19               | Verkenning*          | 1    | 2    | 2    | 2    | 3    | 2    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Programma kleine projecten                                  |                                         | 590              | Uitwerking           | 20   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30         |
| Plan toekomstvast tramnet Rotterdam                         |                                         | 57               | Uitwerking           | 7    | 8    | 8    | 8    | 9    | 17   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Hobbemaplein                                                |                                         |                  | Verkenning           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Beatrixlaan fase 2                                          |                                         |                  | Verkenning           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| P+R Kralingse Zoom en Meijersplein                          |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| HOV Ridderkerk fase 2                                       |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Waalhaven (risicoreservering)                               |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Movv ZoRo                                                   |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Movv Koningscorridor oost (excl Binckhorst)                 |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Movv Koningscorridor west (CS - Madurodam)                  |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Movv Koningscorridor west (Telderstracé)                    |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Complexe schakels MFR Westland-Rotterdam                    |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Spoorbeveiliging                                            |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |
| Exploitatie OV                                              |                                         |                  | Onderzoek/initiatief |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |            |

\* Budget bestuurlijk vastgesteld in afwijking van de reguliere procedure omtrent wanneer budget in de begroting wordt opgenomen

\*\* Onderdeel van het begrotings programma exploitatie

# Inhoud

## 1. Inleiding, achtergronden en kaders

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit
- 1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden
- 1.4 Budgetten

## 2. Integrale programma's

## 3. Afspraken BO MIRT

- 3.1 Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam
- 3.2 De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst)
- 3.3 Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo
- 3.4 Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland
- 3.5 MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam
- 3.6 Mobiliteitspakketten

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

- 4.1 Programma's Investeren in bereikbaarheid
  - No Regret CID-Binckhorst
  - De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst)

82

82

83

83

85

86

87

87

88

89

89

89

90

91

91

91

92

## 4.2 Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten 94

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark 95

Onderzoeken Middendeel Zuidwestlandcorridor 97

Verkenning Koningscorridor 98

HOV Westland 99

## 4.3 Planstudies Investeren in bereikbaarheid 99

RandstadRail & Metronet 99

A. Gekoppeld rijden RandstadRail lijn 4 100

B. Gekoppeld rijden RandstadRail lijn 2 of lijn 3 101

C. Frequentieverhoging Metronet 101

D. Metrostation Beurs 102

E. Spoorbeveiliging samenloopdeel 103

Metrowerkplaats Waalhaven 103

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam 104

## 4.4 Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid 105

Algeracorridor 105

Fietscorridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens 106

## 4.5 Realisatie Investeren in bereikbaarheid 107

Tramlijn 19b Delft 107

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland) 108

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland) 109



## 5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

110

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| Duurzame Mobiliteit                                          | 110 |
| Smart Mobility                                               | 110 |
| Gedragsaanpak                                                | 110 |
| Nationaal Toekomstbeeld Fiets                                | 110 |
| Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028 | 111 |

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| 5.1 Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit | 112 |
| Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)         | 112 |
| Programma InnOVatieroute                                     | 113 |
| Slim en Schoon naar Stad en Strand                           | 114 |
| Metropolitane Fietsroutes                                    | 115 |

## 6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

117

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6.1 Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk                  | 117 |
| Ketenmobiliteit en OV-knooppunten                                                | 117 |
| Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen                | 118 |
| R-Net                                                                            | 119 |
| Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag                             | 120 |
| A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen                              | 121 |
| 6.2 Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk  | 122 |
| Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel | 122 |
| A44 / N44 Wassenaar                                                              | 122 |
| Optoppen garage P+R Kralingse Zoom                                               | 123 |
| Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein                                    | 124 |

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 6.3 Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk | 125 |
| HOV Ridderkerk                                                       | 125 |

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| 6.4 Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk | 126 |
| Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)                           | 126 |
| Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum         | 127 |
| Viersporigheid Schiedam                                        | 128 |
| Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid          | 129 |

## 7. Vanaf medio 2024 in gebruik genomen projecten

130

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| Busstation Spijkenisse Centrum | 130 |
| Maasdeltatunnel                | 131 |
| HOV Maastunnel-Zuidplein       | 131 |

## Bijlagen

132

|                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Bijlage A1 – Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger | 132 |
| Bijlage A2 – Kleine projecten: Aanmeldingen 2025                                | 139 |
| Bijlage A3 – In 2024 en 2025 afgesloten projecten                               | 146 |
| Bijlage B – Prioritaire Metropolitane Fietsroutes                               | 167 |
| Bijlage C – Doorstroommaatregelen OV                                            | 168 |
| Bijlage D – Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)                          | 169 |
| Bijlage E – Afkortingenlijst                                                    | 170 |

# 1. Inleiding, achtergronden en kaders

## 1.1 Inleiding

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

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is het overzicht van projecten en programma's die bij de MRDH in voorbereiding of uitvoering zijn, gericht op het begrotingsprogramma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden. De bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op beschikkingen, betalingen en het te verwachten kasritme. Hiermee willen we duidelijkheid geven aan subsidieaanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.

Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn met name de 21 gemeenten, het waterschap Hollandse Delta en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

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

Uit deze vier opgaven zijn zes opdrachten voortgekomen:

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

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

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

In november 2022 hebben Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg Meerjaren-programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX-woningbouwlocaties en over regionale ov-maatregelen en mobiliteitspakketten.

Voor de Zuidelijke Randstad, waarin de metropoolregio Rotterdam Den Haag ligt, heeft het Rijk circa € 2,6 miljard gereserveerd, plus maximaal € 162 miljoen voor de mobiliteitspakketten.

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

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

## 1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

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



## 1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen ten opzichte van het vorige jaar. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven.

De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer en onderhoud railassets, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen, beleidsonderzoek en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa).

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

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



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

### Onderzoek/initiatief

Er is een probleem geconstateerd. In de onderzoeksfase komen beoogde effecten op de regionale bereikbaarheid, een globale scope en inschatting van de kosten en mogelijke periode van uitvoering aan de orde.

### Verkenning

Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht met een indicatie van de verwachte investeringskosten.

### Planstudie

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

### Uitwerking

Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden. De initiatiefnemer werkt het ontwerp verder uit, organiseert de noodzakelijke processtappen en bereidt de subsidieaanvraag voor.

### Realisatie

Het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.

### Vaststelling

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

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

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

Bij deze besluiten bereidt de MRDH zich voor op een mogelijke toekomstige financiële bijdrage aan het project. Het heeft immers geen zin om projecten te laten voorbereiden waar uiteindelijk geen budget voor is.

Voor het opnemen van budget in de begroting is een besluit van het algemeen bestuur vereist.

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

## 1.4 Budgetten

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

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

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

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

Voor het IPVa 2026 gelden de volgende randvoorwaarden:

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

## 2. Integrale programma's

Een programma is een geheel van samenhangende projecten dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen daarvan.

Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien.

Voorwaarde voor het instellen van een programmabudget is een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingsvoorstel dat past binnen de begroting die door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma's. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRDH en meerdere partijen, met als doel het realiseren van dat programma.

Een voorbeeld daarvan zijn de afspraken naar aanleiding van het BO MIRT over de Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst) en de verkenning Oude Lijn & knooppunten tussen Leiden en Dordrecht.

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

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

### 3. Afspraken BO MIRT

Het kabinet heeft in het BO MIRT van 2022 een bedrag van € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties. Hiervan is € 6 miljard vanuit het Mobiliteitsfonds voor hoofdinfrastructuur en € 1,5 miljard voor kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen.

NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. Een van de gebieden is de Zuidelijke Randstad, waarvoor in 2019 een verstedelijkingsakkoord is gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor 80.000 arbeidsplaatsen te realiseren op toplocaties langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken, waaronder de woningbouwlocaties CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 besloten om te starten met een MIRT-verkenning voor de Oude Lijn en knooppunten en stelden daarvoor een Startbeslissing vast. Daarnaast is eind 2024 de regionale planstudie HOV-corridors RandstadRail/Metronet gestart en start provincie Zuid-Holland de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden - Zoetermeer (LeiZo).

Het Rijk heeft, als een van de afspraken in het BO MIRT van 2023, € 1 miljard vanuit het Nationaal Groeifonds overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn bedoeld voor de Oude Lijn en knooppunten. Samen met de eerder in het Mobiliteitsfonds gereserveerde middelen van € 680 miljoen en de € 466 miljoen aan regionale financiering is er € 2,145 miljard inclusief btw (prijsspeil 2022) beschikbaar voor de Oude Lijn, knooppunten en de regionale HOV-corridors.

Voor de middelen die zijn toegekend aan programma's en projecten in onze regio, zijn ondertussen nadere afspraken gemaakt of bestuurlijke overeenkomsten gesloten. Om die reden zijn deze programma's en projecten waar mogelijk in dit IPVa ondergebracht onder de hoofdstukken Investeren in bereikbaarheid en Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerken bij de fase waarin het project of programma zich bevindt.

Om de verbinding met oorspronkelijke besluiten te houden, noemen we hieronder kort de projecten en programma's met verwijzing naar de nieuwe indeling binnen het IPVa. Ook geven we aan of de MRDH meebetaalt of dat een project volledig door het Rijk of andere (semi)overheden wordt getrokken.

#### 3.1 Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

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

- **Stadsbrug, HOV en station Stadionpark**

Voor dit project is in december 2023 een bestuurlijke overeenkomst (BOK) gesloten. Een verdere duiding van de inhoud staat in hoofdstuk 4.2.

- **A16 Van Brienenoordcorridor**

Het Rijk werkt aan het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van de A16 en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.



- **Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel**

De kortetermijnmaatregelen, waaronder de aanleg van een vrije busbaan, zijn in april 2024 opgeleverd. De maatregelen voor de middellange termijn zijn beschreven in hoofdstuk 6.2.

- **Station Stadionpark**

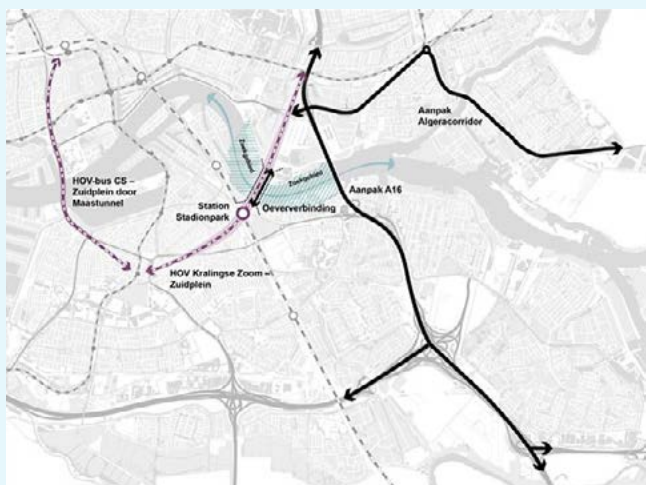
Dit station viel eerst onder de maatregelen van de Oude Lijn. Het Rijk en de gemeente Rotterdam bouwen het station om van evenementenstation tot regulier station waar de City Sprinter gaat halteren. Dit station is ondergebracht bij het programma Stadsbrug, HOV en station Stadionpark.

- **Algeracorridor**

De maatregelen Algeracorridor worden zonder het Rijk door de regionale partijen uitgewerkt; dit project valt dus niet meer binnen dit programma. Een beschrijving van de planuitwerking Algeracorridor vindt u terug in hoofdstuk 4.4.

- **Kralingseplein**

Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein in de toekomst een knelpunt vormt en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.



Overzicht van de projecten uit de afspraken Oeververbinding

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

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

- **No Regret CID-Binckhorst**

Voor dit programma aan maatregelen is in 2019 een bestuursovereenkomst getekend. De scope van het programma is gedeeltelijk overgeheveld naar de planuitwerking Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De resterende maatregelen van het No Regret-pakket zijn voornamelijk op de fiets gericht; het programma is daarmee ondergebracht bij hoofdstuk 4.1.

- **De Vlietlijn (voorheen: Bereikbaarheid CID-Binckhorst)**

Dit betreft de planuitwerking voor een tramverbinding in Binckhorst plus een set aan mobiliteitsmaatregelen. De tramverbinding is verder toegelicht in hoofdstuk 4.1.



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



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

Langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden - Dordrecht) moeten tot 2030 circa 54.000 woningen gebouwd worden op 11 toplocaties. Daarna komen er mogelijk nog eens circa 23.000 extra woningen.

In het BO MIRT van 2023 is besloten dat vier onderdelen, inclusief het Station Stadionpark, los van elkaar kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot de volgende projecten en programma's:

- **Oude Lijn en knooppunten**

Voor dit programma loopt een verkenning. De inhoudelijke activiteiten staan beschreven in hoofdstuk 4.2

- **LeiZo**

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer werken aan een verkenning voor openbaar vervoer Leiden - Zoetermeer, waar de MRDH later kennis van zal nemen.

- **Station Stadionpark**

Dit station is geschaard onder de maatregelen van de Stadsbrug en maakt geen onderdeel meer uit van dit pakket.

- **Metronet/RandstadRail**

Dit onderdeel krijgt vijf programma's en projecten die de MRDH verder verkent, uitwerkt en realiseert:

- **Gekoppeld rijden RandstadRail 4**

- **Gekoppeld rijden RR2/RR3**

- **Frequentieverhoging Metronet lijnen C en E**

- **Metrostation Beurs**

- **Vervangen spoorbeveiliging**

### 3.4 Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland

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

Een onderzoek voor de (middel)lange termijn naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is beschreven in hoofdstuk 4.2.

### 3.5 MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam

Het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam is door Rijk en regio vastgesteld in november 2022. Vanwege financiële beperkingen en het ontbreken van personele capaciteit heeft het Rijk echter nog geen kans gezien om procedures te starten. De projecten waar de MRDH bij betrokken is en die zonder het Rijk kunnen worden opgepakt zijn:

- **maatregel 8:** doortrekken fietsroute langs de Hartelweg (inclusief fietsbrug);
- **maatregel 10:** opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse;
- **maatregel 11:** studie naar een rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/ Brielle - Maasvlakte;
- **maatregel 12:** extra vrijliggende busbanen Spijkenisse;
- **maatregel 13 + 14:** studie naar verbetering ov tussen Voorne-Putten en Haven Rotterdam en studie naar buslijn via de Blankenburgtunnel (in relatie tot de concessie). Deze lijndienst is eind 2024 in gebruik genomen.

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

### 3.6 Mobiliteitspakketten

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

- 50% cofinanciering door de regio;
- voor de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend met een jaarlijkse indexatie conform de IBOI tot het moment van uitbetaling;
- afdracht van het btw-deel van de rijksbijdrage aan het Btw-compensatiefonds;
- de bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering aan gemeenten;
- de risico's blijven voor de regio.

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4.1 Programma's Investeren in bereikbaarheid

#### No Regret CID-Binckhorst

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

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

Een belangrijk onderdeel is de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe trambaan. Omdat dit onderdeel niet los kan worden gezien van de totale realisatie trambaan, is een budget van € 72 miljoen inclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de planuitwerking De Vlietlijn (voorheen: Bereikbaarheid CID-Binckhorst). De tijdelijke busbaan is in aanleg, zodat er in het programma alleen nog fietsmaatregelen overblijven.



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

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

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

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

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

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

| Maatr. nr.              | Projectnaam                                                     |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 3                       | NR-CID B HOV Vrije baan Binckhorstlaan                          |
| <b>HOV</b>              |                                                                 |
| 5                       | NR-CID B LV Verlengde Velostrada Delft - Leiden                 |
| 6.1                     | Onderdeel 1 - Onderdoorgang Trekvlitbrug                        |
| 6.3                     | Onderdeel 2 - Tijdelijke fietsroute Binckhorst Noord-West       |
| 6.4                     | Onderdeel 4 - Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje)                  |
| <b>Langzaam Verkeer</b> |                                                                 |
| 9                       | NR-CID ST Uitbreiding cap fietsenstal station NOI               |
| <b>Stations</b>         |                                                                 |
| 1                       | NR-CID B SM Inzichtkaarten en gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak |
| 10                      | NR-CID B SM Pilots AVL M proeftuin en gedragsexperiment         |
| <b>Smart Mobility</b>   |                                                                 |
| 13                      | NR-CID B Log Bezorg-, pakketdiensten en bevoorrading            |
| <b>Logistiek</b>        |                                                                 |
| 0                       | Alg. Prog.kosten No Regret (Verrekening met Reserve)            |
| A                       | Reserve No Regret                                               |

## De Vlietlijn (voorheen Bereikbaarheid CID-Binckhorst)

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

In het bestuurlijke overleg Leefomgeving 2023 hebben Rijk en regio de afspraken vastgelegd in een definitief voorkeursbesluit en een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID-Binckhorst, plus afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring".

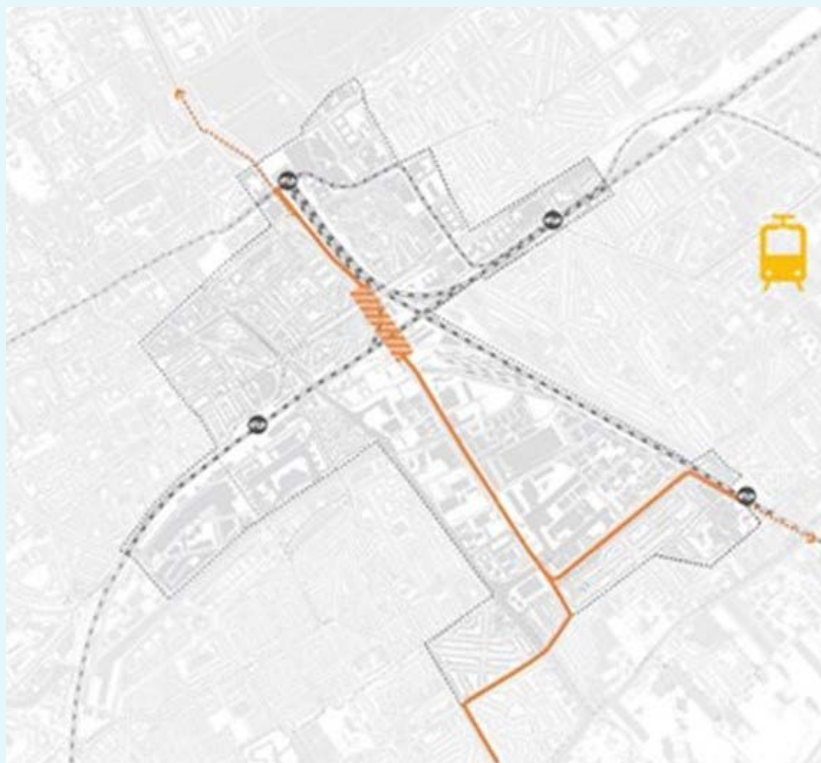
Op basis van bovenstaande starten de partijen de planstudiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie. Denk aan een samenhangende aanpak gericht op fietsen en lopen, en de inzet van flankerend beleid op deelmobiliteit en een stringent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



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

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

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



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

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

#### Basispakket Mobiliteit

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

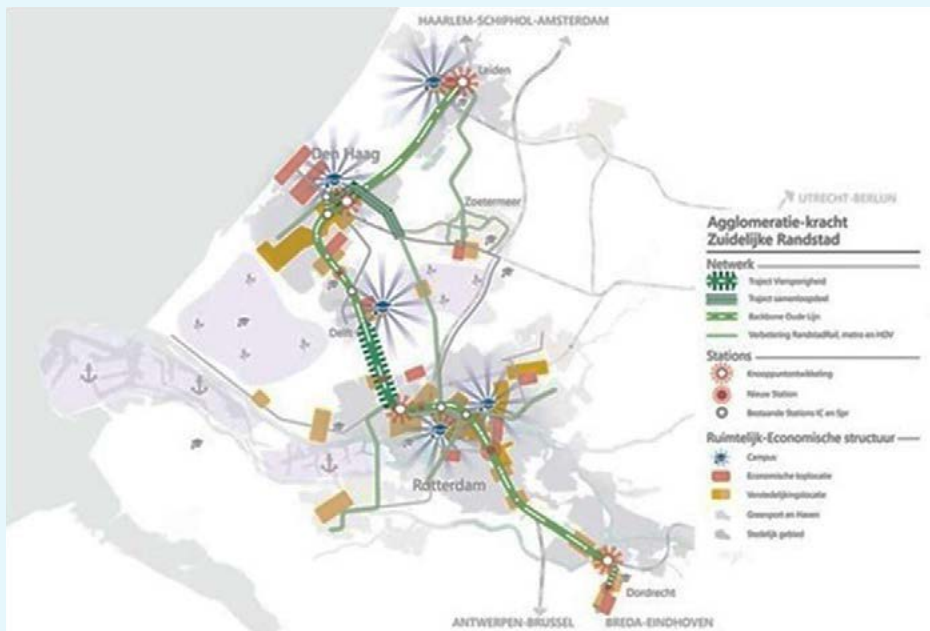
## 4.2 Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

### MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

|                              |                                                                                 |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Fase</i>                  | Verkenning                                                                      |
| <i>Planning</i>              | Afronding verkenning eind 2025                                                  |
| <i>Investering</i>           | € 1.595 miljoen inclusief 18,2% btw (inclusief Metronet en RandstadRail 3 en 4) |
| <i>Subsidie MRDH</i>         | € 20,7 miljoen inclusief btw (prijspeil 2022)                                   |
| <i>Budget prijspeil 2025</i> | € 19,0 miljoen exclusief btw                                                    |
| <i>Rol MRDH</i>              | Participant                                                                     |

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

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



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

## Stadsbrug, HOV en station Stadionpark

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

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

De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, aan fietsers en voetgangers en aan een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

Uit het in de MIRT-verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brugvarianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd blijkt uit aanvullend onderzoek dat er optimalisaties mogelijk zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. De partijen stellen de bestuurlijke voorkeur vast voor een nieuwe brug op de locatie 'Bocht A' Nesserdijk – Olympiaweg. Om een vlot en veilig te passeren brug te ontwerpen doet de regio planuitwerking in samenwerking met partijen zoals RWS, het Havenbedrijf Rotterdam en de omgeving. De rollen en verantwoordelijkheden van de partijen worden nog nader uitgewerkt.

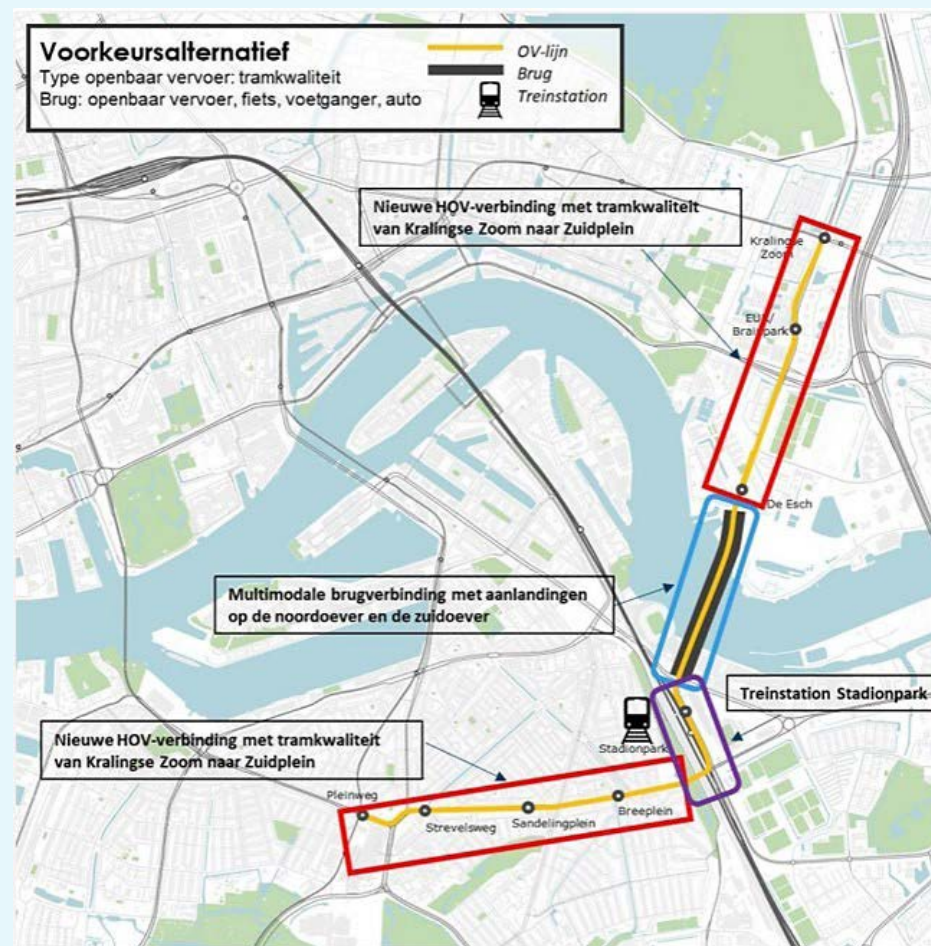


De uit te werken uitgangspunten zijn onder meer: de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor.

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

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

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





## Onderzoeken Middendeel Zuidwestlandcorridor

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| <i>Fase</i>                  | Onderzoek                   |
| <i>Planning</i>              | Afronding onderzoek in 2024 |
| <i>Investering</i>           | Nader te bepalen            |
| <i>Subsidie MRDH</i>         | Nader te bepalen            |
| <i>Budget prijspeil 2025</i> | Nader te bepalen            |
| <i>Rol MRDH</i>              | Mede-opdrachtgever          |



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

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

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

## Verkenning Koningscorridor

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

De MRDH heeft samen met de HTM en de gemeente Den Haag onderzocht op welke manier de ov-corridors Scheveningen - Binckhorst - Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs zouden kunnen worden ontwikkeld tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.

Het onderzoek richtte zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrijliggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridor te verbeteren.



Vooruitlopend kunnen we stellen dat de corridor Zoetermeer-Binckhorst buiten de tijdshorizon van 2040 ligt.

De mogelijke keuze om lijn 1 of lijn 19 in Delft door te zetten tot in de TU-wijk of Tanthof, is een keuze zonder infrastructurele gevolgen.

Het gedeelte Binckhorst tot en met Den Haag Centraal Station is nu onderdeel van het programma Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

De vervoerscapaciteit tussen Den Haag Centraal Station en Scheveningen kan eventueel snel worden verhoogd via het programma Slim en Schoon naar Stad en Strand: met een tailtrack naast Centraal Station kan de tram snel keren.

## HOV Westland

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

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



Bus Rapid Transit in Nantes, Frankrijk

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

## 4.3 Planstudies Investeren in bereikbaarheid

### RandstadRail & Metronet

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

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

- 1. Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 4**  
Dit betekent dat per 2027 de reguliere dienstregeling wordt uitgevoerd met twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Daardoor ontstaat meer capaciteit voor het vervoer van reizigers.
- 2. Gekoppeld rijden op RandstadRail lijn 2 of lijn 3**  
Dit deelproject verkend op welke lijn in het stedelijk gebied van Den Haag het gekoppeld rijden het beste kan worden ingepast.

### 3. Frequentieverhoging op het Metronet

De eerste stap is de frequentieverhoging op de E-lijn vanaf 2030. De tweede stap is de verhoging van de frequentie op de C-lijn.

### 4. Metrostation Beurs

Het verhogen van de capaciteit en doorstroming op dit metrostation rond 2035; het kruispunt waar alle hoogfrequente metrolijnen samenkomen.

### 5. Spoorbeveiliging samenloopdeel

Op korte termijn is groot onderhoud noodzakelijk maar op langere termijn is vervanging nodig om een hogere frequentie op dit traject mogelijk te maken vanaf 2030-2035.

## A. Gekoppeld rijden RandstadRail lijn 4

Fase

Planning

Planuitwerking

Uitwerking gereed medio 2025

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

De scope bestaat uit:

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



Gekoppeld rijden op lijn 4. Foto: Leen Dortwegt.



## B. Gekoppeld rijden RandstadRail lijn 2 of lijn 3

|                 |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| <i>Fase</i>     | Verkenning                          |
| <i>Planning</i> | 2024 - begin 2026 verkenning gereed |

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

## C. Frequentieverhoging Metronet

|                 |                                                |
|-----------------|------------------------------------------------|
| <i>Fase</i>     | Planstudie en planuitwerking                   |
| <i>Planning</i> | Planstudie t/m realisatie maatregelen t/m 2030 |

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

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

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



In 2025 wordt de uitwerking afgerond en neemt de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het realisatiebesluit. Daarna start de realisatiefase. Dit behelst nieuwe voertuigen en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, de mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.

Net als Gekoppeld rijden RandstadRail, maakte dit programma deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen.

## D. Metrostation Beurs

|                 |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| <i>Fase</i>     | <i>Verkenning</i>                   |
| <i>Planning</i> | 2024 - begin 2026 verkenning gereed |

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



*Drukke op de perrons van station Beurs. Foto: RET*

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

## E. Spoorbeveiliging samenloopdeel

|                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| <i>Fase</i>     | Verkenning             |
| <i>Planning</i> | Realisatie 2030 - 2035 |

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



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

## Metrowerkplaats Waalhaven

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

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



Metrowerkplaats Waalhaven. Foto: Fleur Buitink/Beeldbank RET

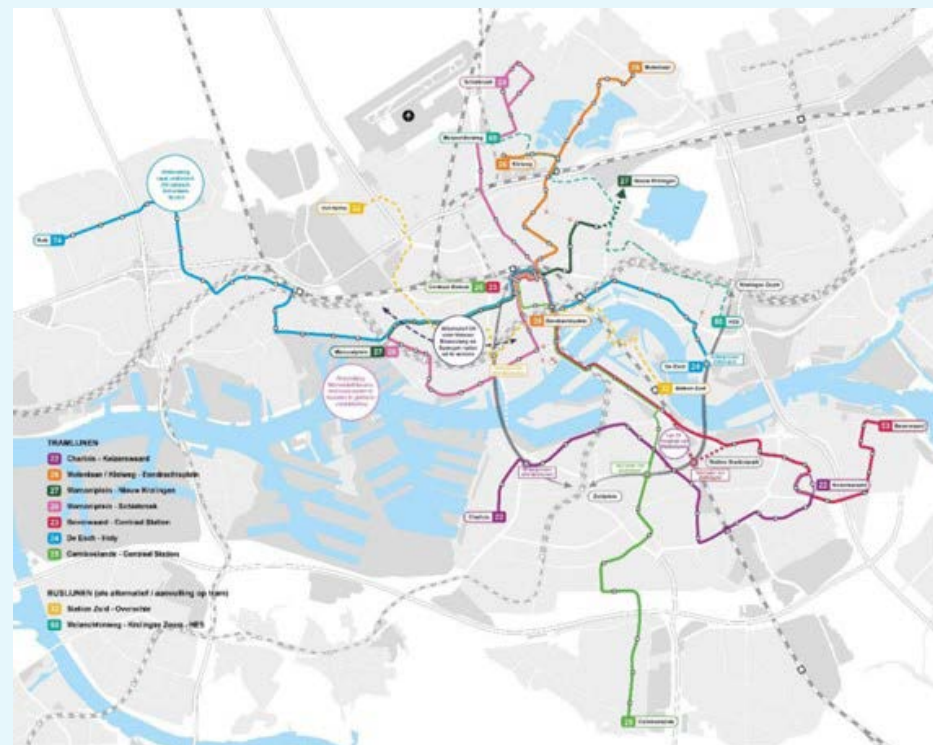


## Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

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

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

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



## 4.4 Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid

### Algeracorridor

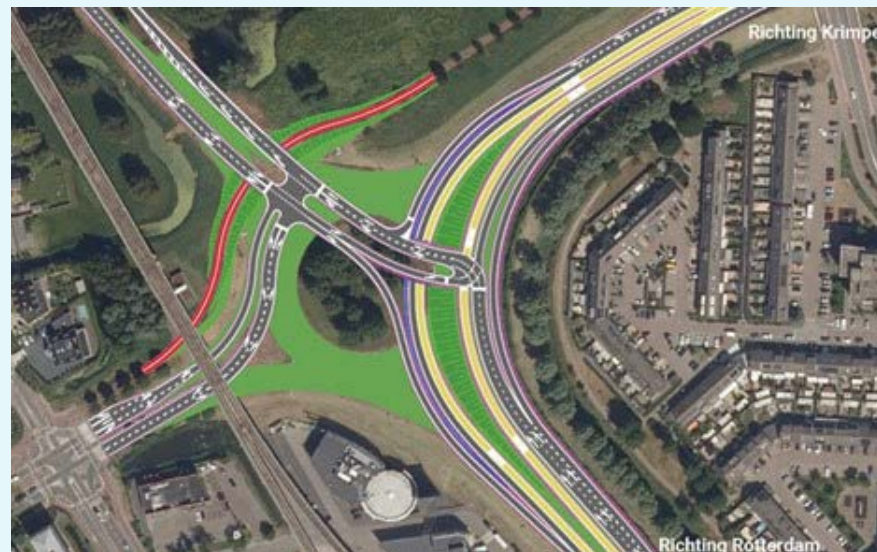
| Fase                  | Planuitwerking                                                        |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Planning              | Planuitwerking in 2026 gereed, start realisatie vanaf 2027            |
| Investering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

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

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

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

- Ontkoppelen Ketensedijk van Algeraweg
- Optimaliseren Grote Kruising



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

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

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

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

## Fietscorridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens

|                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| <i>Fase</i>          | <i>Uitwerking</i>            |
| <i>Planning</i>      | Looptijd realisatie tot 2030 |
| <i>Investering</i>   | Eerste fase € 18,4 miljoen   |
| <i>Subsidie MRDH</i> | € 6,5 miljoen                |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverlener             |

In het gebied tussen Schiedam Centrum en Rotterdam West ontwikkelen beide gemeenten twee grote woningbouwlocaties: Schieveste en Merwe-Vierhavens. In totaal gaat het om circa 7.000 nieuwe woningen. Tegelijkertijd loopt in Schiedam Nieuwland-Oost het Nationaal Programma om de leefbaarheid, veiligheid en sociaaleconomische positie van de wijk te verbeteren. Het project Fietscorridor Spaanse Polder - Merwe-Vierhavens verbindt zowel de beide woningbouwlocaties en de wijk Schiedam Oost uit het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid met de werklocaties in Spaanse Polder aan het noordeinde van het tracé en Merwe-Vierhavens aan het zuidende. Het project maakt de arbeidsplaatsen op deze werklocaties met de fiets goed bereikbaar. De route doorbreekt de barrières van de A20, het gebouw van Lentiz/LIFE College, de spoorlijn en de metrobaan en brengt de fietsroute op de corridor op een hoger plan.

In de eerste fase gaat Schiedam, in samenhang met de gebiedsontwikkeling Schieveste de barrière van de infrastructuur-bundel aanpakken door twee nieuwe fietsonderdoorgangen te maken. Hiervoor heeft Schiedam afspraken gemaakt met het Rijk, de spoor- en wegbeheerders Rijkswaterstaat, ProRail en RET, en Lentiz/LIFE College. Schiedam ontvangt hiervoor ook bijdragen van het Rijk vanuit de Woningbouwimpuls (WBI). De totale investering bedraagt € 18,4 miljoen.



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

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

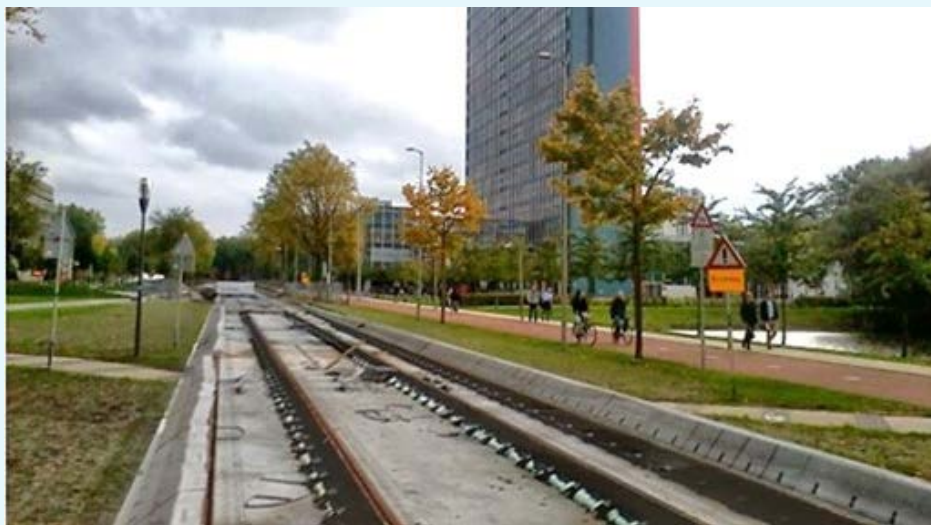


## 4.5 Realisatie Investeren in bereikbaarheid

### Tramlijn 19b Delft

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

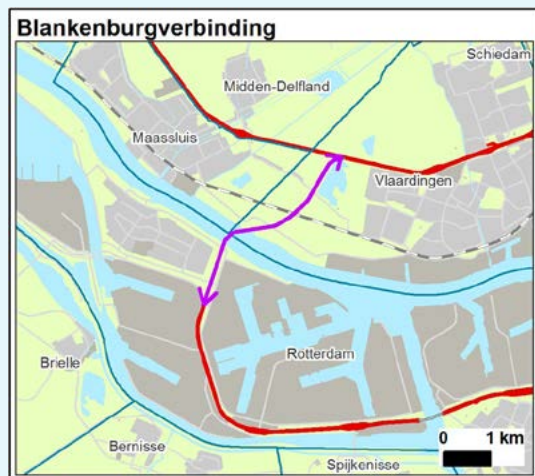
De aanpassingen aan tramlijn 19 vinden komend jaar alleen nog plaats op het tracé in Delft. Vanaf de spoortunnel tot en met de Sebastiaansbrug ligt het tramspoor op een definitieve locatie. Het laatste gedeelte betreft vervanging van het tracé op het al aangelegde tramspoor op de TU-campus in Delft vanwege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



## Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

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

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



De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Regionale en lokale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven met meer recreatieaanbod en nieuwe natuur. Ook omvat het programma extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen.

De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald. In 2024 is voor de 1e fase van maatregel M4, een fietspad bij het Volksbos in Vlaardingen, subsidie verleend. De nog resterende maatregelen uit het kwaliteitsprogramma worden naar verwachting in de periode 2025 - 2026 gerealiseerd.



Aanleg tunnel in de Blankenburgverbinding. Foto: Rijkswaterstaat

## A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

|                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| <i>Fase</i>          | Realisatie             |
| <i>Planning</i>      | Gereed in 2025         |
| <i>Investering</i>   | € 1,7 miljard (circa)  |
| <i>Bijdrage MRDH</i> | € 64,9 miljoen         |
| <i>Rol MRDH</i>      | Bijdrage aan inpassing |

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



Aanleg tunnel onder de Rotte. Foto: Rijkswaterstaat



## 5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

### Duurzame Mobiliteit

Met het vaststellen van de Strategische Agenda (SA) in 2023 zijn de ambities en rol van de MRDH en gemeenten voor Duurzame Mobiliteit opnieuw gedefinieerd. Duurzame mobiliteit is een uitgangspunt bij de aanpak die binnen de SA is afgesproken. De MRDH helpt vanuit haar rol als kennismakelaar de gemeenten om zelf actief aan de uitwerking van mobiliteitsmaatregelen in het Klimaatakkoord te werken. De MRDH ontwikkelt de nodige kennis, biedt advies aan individuele gemeenten en monitort de effecten van maatregelen op CO<sub>2</sub>-reductie.

### Smart Mobility

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

### Gedragsaanpak

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

### Nationaal Toekomstbeeld Fiets

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





## **Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024-2028**

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

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

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

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

## 5.1 Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit

### Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

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

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio bestaat uit het vervangen van de oude GTL-trams door 56 nieuwe trams. Dit in combinatie met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12 en 16 naar toegankelijke haltes en bredere voertuigen. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise.

Met dit maatregelenpakket verbeteren we het ov in Den Haag en omgeving: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.

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



Aangepaste tramhalte Mauritskade in Den Haag

## Programma InnOVatieroute

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

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

De initiatieven zijn te zien op de website [Innovatieroute.nl](https://innovatieroute.nl). Een van de projecten van de InnOVatieroute is de mobiele bushalte Mabri, die tijdelijk kan worden geplaatst bij bijvoorbeeld omleidingsroutes.

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



Presentatie mobiele abri voor omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden. Foto: HTM



## Slim en Schoon naar Stad en Strand

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



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

De betrokken partijen hebben een overeenkomst die is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in februari 2021. Daarin is afgesproken om in totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027. De investeringen zijn gericht op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen tussen de Haagse treinstations en de kust. Op basis daarvan starten de vier organisaties elk hun eigen projecten, of subsidiëren zij elkaars projecten. De financiële inbreng van de NS is € 15 miljoen, van Den Haag € 10 miljoen, van de MRDH € 5 miljoen en van de HTM nihil.

Een van de projecten waar de MRDH waarschijnlijk subsidie aan kan verlenen, is de aanleg van een tailtrack (keervoorziening) naast Den Haag Centraal Station. Op zomerdagen kunnen trams dan sneller en vaker pendelen tussen het station en de kust.

## Metropolitane Fietsroutes

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

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk van fietspaden waarvan wenselijk is dat ze voldoen aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben (in potentie) een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we Metropolitane Fietsroutes (MFR).

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor prioritaire Metropolitane Fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70%. Voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst (SOK) is ondertekend voor 1 juni 2023, dient uiterlijk 31 december 2025 een subsidieaanvraag te worden ingediend en de realisatie opgeleverd te zijn voor 1 maart 2027 (reguliere tracédelen). Voor complexe schakels zijn de termijnen respectievelijk 31 december 2029 en 1 maart 2032. Voor routes waar na 1 juni 2023 een SOK voor is of wordt getekend, zijn de termijnen respectievelijk 31 december 2026 en 1 maart 2028. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening.



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

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

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

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

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

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

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



## 6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

### 6.1 Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

#### Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

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

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

In de opstartfase worden met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startdocument als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.

Tijdens de Planuitwerking werkt de gemeente en/of stationbeheerder de plannen uit. Het gaat erom zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar te verbeteren. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking.

De realisatiefase start nadat de partijen een voorkeursvariant hebben vastgesteld en er een subsidieaanvraag is gedaan of een samenwerkingsovereenkomst is getekend. Voorwaarden voor subsidie zijn onder andere integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders en goede afspraken over beheer na realisatie.

Momenteel wordt gewerkt aan onder andere:

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

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



## Samenwerkingsprogramma stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen

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

De verkeersveiligheid staat de laatste jaren onder druk. Om die reden wordt er meer tijd, geld en energie gestoken in preventie, aanpassing infrastructuur en gedrag van verkeersdeelnemers.

Hierbij wordt steeds vaker gekozen voor een risicogestuurde aanpak, waarbij preventief maatregelen worden genomen om de risico's van de infrastructuur weg te nemen. Of door met campagnes en voorlichting in te spelen op het voorkomen van risicogedrag in het verkeer.

De 21 gemeenten werken samen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wat er moet verbeteren en wie het grootste risico loopt in het verkeer is eerder al vastgesteld in de [Analyse Verkeersveiligheid](#).

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

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

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

## R-Net

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

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

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

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



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

## Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag

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

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

Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het Investeringsprogramma Vervoerautoriteit (IPVa) bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer. Denk aan een (hogere) afscheiding langs trambanen en het plaatsen van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's). Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid. Belangrijk aandachtspunt is de aansluiting op de gemeentelijke plannen voor verkeer en buitenruimte.

De halteertijd van trams wordt korter wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat. Dat kan bijvoorbeeld met het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt.

## GOW30 en doorstroming

Steeds meer steden verlagen de maximumsnelheden op gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u. Actuele voorbeelden zijn Amsterdam en Utrecht, maar ook Rotterdam. De vraag om 30 km/u in te voeren speelt ook in de regio Haaglanden. Het verlagen van maximumsnelheid ('het nieuwe 30'), is een belangrijk middel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. De implementatie van 'het nieuwe 30' schuurt echter met de ambitie om het ov te versnellen. Zonder aanvullende maatregelen vertraagt het ov bij invoering van 30 km/u. Daarnaast zijn bepaalde 30 km/u-inrichtingen belemmerend voor bussen en nood- en hulpdiensten. In het visievormingstraject 30 km/u en ov nemen we de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op bepaalde wegen als uitgangspunt. We onderzoeken daarbij de effecten van deze maatregel op de snelheid en het gebruik van het ov en bekijken hoe we de negatieve gevolgen kunnen mitigeren, zonder de doelen van 30 km/u (verkeersveiligheid, leefbaarheid) te ondermijnen. Ons uitgangspunt is het vinden van een gezamenlijk belang, waarmee we de opgaven op het gebied van ov en verkeersveiligheid combineren. De verwachting is dat na de visievorming in 2025, de uitwerking volgt in 2026. Hiervoor is het nodig dat er middelen beschikbaar worden gesteld.

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

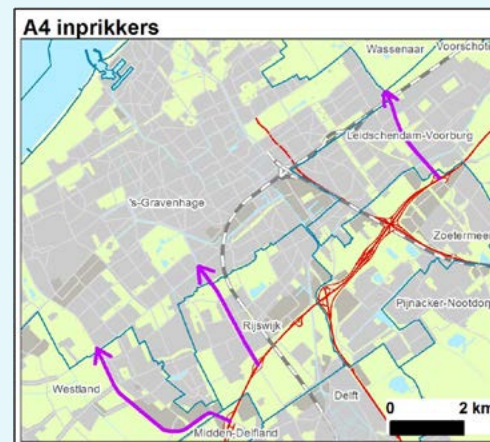
De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling ingezet hoeven te worden en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers.

## A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

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

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

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



Door het pauzeren van de deelprojecten A4 en N14 is niet duidelijk of meekoppelkansen voor fietsroutes doorgang kunnen vinden. Dit zijn fietsovergangen/routes in Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De regiopartijen (provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten) werken samen aan een mitigerend pakket aan maatregelen die in het BO-MIRT 2024 moet worden vastgesteld.

De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen en is gestart met de werkzaamheden aan de ongelijkvloerse kruising Wateringseveld – N211.

De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.

Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveldvariant uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. De studies zijn opnieuw opgepakt door Rijswijk en de MRDH.

In deze bestuursovereenkomst was rekening gehouden met een Rijksbijdrage van € 4,5 miljoen. Het Rijk heeft echter aangegeven niet te willen meebetalen aan deze variant vanwege de focus op de invulling van de ruimtelijke opgaven en de kwaliteit van de leefomgeving. De MRDH heeft daarom in afstemming met de gemeente Rijswijk een extra reservering gemaakt voor 50% van deze rijksbijdrage.



## 6.2 Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

### Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

|                      |                                                                                                   |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Fase</i>          | Verkenning                                                                                        |
| <i>Planning</i>      | Nader te bepalen                                                                                  |
| <i>Investering</i>   | Nader te bepalen                                                                                  |
| <i>Subsidie MRDH</i> | Nader te bepalen                                                                                  |
| <i>Rol MRDH</i>      | Mede-opdrachtgever voor de verkenning<br>subsidieverlener voor aanpassingen aan de infrastructuur |

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



### A44 / N44 Wassenaar

|                              |                                                            |
|------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <i>Fase</i>                  | Onderzoek                                                  |
| <i>Planning</i>              | Niet bekend                                                |
| <i>Investering</i>           | Niet bekend                                                |
| <i>Subsidie MRDH</i>         | Bijdrage in onderzoek                                      |
| <i>Budget prijspeil 2025</i> | Niet bekend                                                |
| <i>Rol MRDH</i>              | Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever<br>onderzoek |

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

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



N44 bij Wassenaar. Foto: RHDHV



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

De afgeronde scenariostudie kon niet direct vertaald worden in concrete maatregelen. Maatregelen voor verbeteren doorstroming en fietsveiligheid en mobiliteitsmanagement zijn in 2024 verder onderzocht. Hieruit werd geconcludeerd dat de gemeente en Rijkswaterstaat fietsverkeersveiligheidsmaatregelen samen verder uitwerken en andere maatregelen onvoldoende potentie of effect hadden.

## Optoppen garage P+R Kralingse Zoom

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| <i>Fase</i>          | Onderzoek/initiatief      |
| <i>Planning</i>      | Resultaat verkenning 2025 |
| <i>Investering</i>   | Nader te bepalen          |
| <i>Subsidie MRDH</i> | Nader te bepalen          |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverlener          |

In 2013 is P+R-garage Kralingse Zoom met 1.040 parkeerplaatsen in gebruik genomen, waarmee het totale aantal P+R-plaatsen op deze locatie op circa 1.400 komt. Dankzij een doelgroepensysteem op deze P+R kan alleen de parkeerder die daadwerkelijk aansluitend gebruik maakt van het ov, er gratis parkeren. Daarmee wordt oneigenlijk gebruik tegengegaan. Toch lijkt de parkeercapaciteit op P+R Kralingse Zoom inmiddels niet meer toereikend.

Het ingenieursbureau van Rotterdam heeft voor deze P+R-locatie een ruimtelijke en financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar mogelijke capaciteitsuitbreiding en de investeringen die dit met zich meebrengt. De verkenning toont dat uitbreiding van P+R Kralingse Zoom civieltechnisch haalbaar is. Het gebouw is zo ontworpen dat het uitgebreid kan worden met drie extra parkeerlagen en daarmee ruimte biedt voor 525 extra P+R-plaatsen.

## Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| <i>Fase</i>          | Onderzoek/initiatief |
| <i>Planning</i>      | Verkenning 2025      |
| <i>Investering</i>   | Nader te bepalen     |
| <i>Subsidie MRDH</i> | Nader te bepalen     |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverlener     |

In 2010 is met metrostation Meijersplein ook de locatie P+R Meijersplein met circa 500 plaatsen in gebruik genomen. Sinds juni 2020 is op deze P+R-locatie een doelgroepensysteem van kracht. Hierdoor kan alleen de parkeerder die daadwerkelijk aansluitend gebruik maakt van het ov, er gratis parkeren. Dit gaat het oneigenlijk gebruik tegen. Toch wordt verwacht dat op P+R Meijersplein de parkeercapaciteit niet toereikend is.

Voor deze P+R-locatie heeft het ingenieursbureau van Rotterdam een ruimtelijke en financiële haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding en welke investeringen dit met zich meebrengt. De ruimtelijke verkenning toont de civieltechnische haalbaarheid voor Meijersplein. Met het bouwen van een parkeerdek kunnen 600 extra P+R-plaatsen worden gerealiseerd.



Informatiepaneel met vertrektijden bij P+R Meijersplein

## 6.3 Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

### HOV Ridderkerk

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

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk uit 2021, gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in voor de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze maatregelen resulteren in een goede doorstroming met een R-Net-buslijn tussen Zuidplein Rotterdam en Ridderkerk Centrum.

Na realisatie zal deze R-Netbuslijn door de RET worden geëxploiteerd. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor de RET betekent het dat R-net-bussen vanaf 2026 gaan rijden op een gestrekte route via de Vlietlaan.



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

## 6.4 Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

### Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)

|                      |                                                     |
|----------------------|-----------------------------------------------------|
| <i>Fase</i>          | Realisatie                                          |
| <i>Planning</i>      | Start 2022, oplevering 2026                         |
| <i>Investering</i>   | Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling |
| <i>Subsidie MRDH</i> | € 12 miljoen                                        |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverlener                                    |

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

OV knooppunt Hart van Zuid



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

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



## Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse Centrum

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

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijk ov-knooppunt tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren 1.000-1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingsroute vormen een bottleneck in de afwikkeling van autoverkeer en zijn bovendien storingsgevoelig.

Om reizen met het ov voor de huidige en toekomstige bewoners aantrekkelijk te maken, verbeteren de gemeente en RET het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum.

De realisatie omvat onder meer betere fietsenstallingen, het omzetten van parkeerterrein naar P+R, het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes en het verbeteren van de lay-out van bushaltes en bus-opstelplaatsen. De RET renoveert het station met betere looproutes en wachtvoorzieningen op en bij de halte, in aansluiting op de rest van het knooppunt.



*Busstation Spijkenisse vóór de herinrichting*

## Viersporigheid Schiedam

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

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



De MRDH-bijdrage aan de werkzaamheden is bedoeld om:

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

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



## Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

|                      |                                           |
|----------------------|-------------------------------------------|
| <i>Fase</i>          | Realisatie                                |
| <i>Planning</i>      | Realisatie 2022 -2025                     |
| <i>Investering</i>   | € 7,9 miljoen                             |
| <i>Bijdrage MRDH</i> | € 7,9 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverstrekker                       |

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



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

Vanwege de groei van het aantal passagiers is op termijn op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 voertuigen per uur per richting dringend gewenst.

Voor het verhogen van deze frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast. Ook moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door de realisatie van een extra sein en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder. Daarnaast is voor deze locatie extra tractie (stroomvoorziening) aangelegd.

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

## 7. Vanaf medio 2024 in gebruik genomen projecten

In 2024 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk worden de in het oog springende en grote projecten genoemd. In de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.

De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, zodat de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

### Busstation Spijkenisse Centrum

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



Feestelijke opening van het nieuwe busstation. Foto: De Omgevingsverbinder

## Maasdeltatunnel

|                      |                                             |
|----------------------|---------------------------------------------|
| <i>Fase</i>          | Realisatie A24                              |
| <i>Planning</i>      | In gebruik genomen in december 2024         |
| <i>Investering</i>   | € 1,1 miljard                               |
| <i>Subsidie MRDH</i> | € 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma |
| <i>Rol MRDH</i>      | Subsidieverlener                            |

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



Maasdeltatunnel, gezien vanaf het noorden. Foto: Rijkswaterstaat



## HOV Maastunnel-Zuidplein

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

Deze nieuwe buslijn verbindt Rotterdam Centraal Station met Zuidplein via het Erasmus MC. De buslijn heeft over lange lengtes een vrije baan, waardoor reizen per bus sneller is dan met de auto. Verder zorgt deze nieuwe ov-verbinding voor een goede ontsluiting voor bewoners van de nieuwbouw op Rotterdam-Zuid.

In de komende jaren worden de voorbereidingen getroffen om de loopverbinding tussen de bushalte aan de 's-Gravendijkwal en het Erasmus MC te verbeteren.



Maastunnel gezien vanuit Rotterdam Zuid



## Bijlage A1 – Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

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

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

*Bedragen in euro's*

| Aanvrager                            | Project nr. | Project                                               | Cat. | Verplichting     | Beschikking |
|--------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------|------|------------------|-------------|
| Albrandswaard                        | 23VAL1050   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard          | VV   | 139.000          | 10-02-2023  |
| Albrandswaard                        | 23FAL1124   | Fietsstraat Tijsjesdijk                               | FKM  | 254.500          | 17-11-2023  |
| Albrandswaard                        | P20240001   | Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg                        | FKM  | 202.500          | 21-02-2025  |
| <b>Totaal Albrandswaard</b>          |             |                                                       |      | <b>596.000</b>   |             |
| Barendrecht                          | 21FBA0881   | Fietspad Binnenlandse Baan                            | FKM  | 321.500          | 22-04-2022  |
| Barendrecht                          | 22VBA0983   | 30 km/h-zone Riedermorgen                             | VV   | 160.500          | 02-11-2022  |
| Barendrecht                          | 23VBA1051   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht            | VV   | 279.500          | 10-02-2023  |
| Barendrecht                          | 23VBA1123   | Herinrichting Dudokdreef                              | VV   | 177.500          | 17-11-2023  |
| Barendrecht                          | 23EBA1127   | Verkeerseducatie Barendrecht 2023                     | VV   | 10.000           | 30-11-2023  |
| Barendrecht                          | P20240018   | Jaagpad 30 km.h zone                                  | VV   | 202.500          | 13-02-2025  |
| <b>Totaal Barendrecht</b>            |             |                                                       |      | <b>1.151.500</b> |             |
| Capelle aan den IJssel               | 20VCA0681   | Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022          | VV   | 165.500          | 19-11-2020  |
| Capelle aan den IJssel               | 21VCA0775   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel | VV   | 671.250          | 17-03-2021  |
| Capelle aan den IJssel               | 21ICA0874   | Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus         | FKM  | 716.500          | 18-05-2022  |
| Capelle aan den IJssel               | 21VCA0882   | Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan          | VV   | 196.500          | 06-04-2022  |
| Capelle aan den IJssel               | 21OCA0893   | Bushalte Duikerlaan                                   | OV   | 61.500           | 28-03-2022  |
| Capelle aan den IJssel               | 22DCA0937   | Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg          | VMWS | 410.000          | 11-07-2022  |
| Capelle aan den IJssel               | 22DCA1028   | 5 iVRI's Capelle aan den IJssel                       | VMWS | 72.500           | 15-03-2023  |
| Capelle aan den IJssel               | 23VCA1052   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel | VV   | 144.000          | 13-02-2023  |
| Capelle aan den IJssel               | 23FCA1078   | Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03       | FKM  | 971.500          | 07-06-2023  |
| Capelle aan den IJssel               | 23DCA1100   | 9 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023         | VMWS | 72.000           | 19-01-2024  |
| Capelle aan den IJssel               | 23FCA1143   | Snelfietsroute Algerabrug (KTA B13)                   | FKM  | 579.750          | 18-03-2024  |
| Capelle aan den IJssel               | P20240008   | Toegankelijke bushaltes Capelle aan den IJssel 2024   | OV   | 60.000           | 18-10-2024  |
| Capelle aan den IJssel               | P20240007   | Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2024          | VV   | 12.500           | 30-11-2024  |
| Capelle aan den IJssel               | P20240019   | Hernrichting aansluiting Poolvosweg - IJsseldijk      | VV   | 90.000           | 28-01-2025  |
| <b>Totaal Capelle aan den IJssel</b> |             |                                                       |      | <b>4.223.500</b> |             |

| Aanvrager                        | Project nr. | Project                                                                  | Cat. | Verplichting     | Beschikking    |
|----------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------|------|------------------|----------------|
| Delft                            | 20VDE0742   | Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel |      | 730.500          | 10-03-2021     |
| Delft                            | 22DDE0910   | 12 iVRI's Delft                                                          | VMWS | 150.000          | 18-01-2022     |
| Delft                            | 22VDE1006   | Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan                                   | VV   | 146.500          | 07-11-2022     |
| Delft                            | 22VDE1007   | Fietsstraat Colijnlaan                                                   | VV   | 246.000          | 07-11-2022     |
| Delft                            | 22FDE1016   | Fietsstraat Kanaalweg                                                    | VV   | 167.750          | vaststelling   |
| Delft                            | 23VDE1053   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft                                     | VV   | 397.000          | 30-01-2023     |
| Delft                            | P20240297   | Gedragbeïnvloeding Verkeersveiligheid Delft 2024                         | VV   | 19.500           | vaststelling   |
| Delft                            | P20250047   | Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage                             | FKM  | 715.000          | 20-05-2025     |
| <b>Totaal Delft</b>              |             |                                                                          |      | <b>2.572.250</b> |                |
| Den Haag                         | 20VDH0771   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag                                  | VV   | 787.000          | 17-03-2021     |
| Den Haag                         | 21DDH0829   | iVRI's Den Haag 2021                                                     | VMWS | 75.000           | 30-08-2021     |
| Den Haag                         | 23VDH1054   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag                                  | VV   | 1.571.000        | 01-02-2023     |
| Den Haag                         | P20240141   | Kruispunt Binckhorstlaan/Zonweg (No Regret Binckhorst)                   | FKM  | 304.000          | vaststelling   |
| Den Haag                         | P20240028   | Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg              | FKM  | 332.500          | 12-11-2024     |
| Den Haag                         | P20240016   | Gedragaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2024                            | VV   | 440.000          | vaststelling   |
| Den Haag                         | P20250009   | Schoolzones Den Haag 2025                                                | VV   | 450.000          | in behandeling |
| Den Haag                         | P20250128   | Fietsenstalling Noordboulevard (SSnSS)                                   | VMWS | 272.500          | 24-06-2025     |
| Den Haag                         | P20250020   | Sterfietsroute Pletterijkade: Herinrichting Pletterijkade                | FKM  | 652.000          | in behandeling |
| Den Haag                         | P20250120   | Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationweg                              | FKM  | 120.000          | in behandeling |
| Den Haag                         | P20250119   | Omzetten tegelfietspad naar rood asfalt Benoordenhoutseweg               | FKM  | 150.000          | in behandeling |
| Den Haag                         | P20250011   | Veilige snelheden Den Haag 2025 - GOW30                                  | VV   | 850.000          | in behandeling |
| Den Haag                         | P20250019   | Herinrichting Maanweg Binckhorst                                         | VV   | 1.000.000        | in behandeling |
| <b>Totaal Den Haag</b>           |             |                                                                          |      | <b>7.004.000</b> |                |
| Krimpen aan den IJssel           | 23VKR1056   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel                    | VV   | 113.500          | vastgesteld    |
| Krimpen aan den IJssel           | 23VKR1108   | Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)                    | VV   | 190.000          | 16-02-2024     |
| Krimpen aan den IJssel           | 23FKR1137   | Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan                     | FKM  | 265.000          | 29-02-2024     |
| Krimpen aan den IJssel           | P20240031   | Noorderstraat 30 km/h zone (oud Krimpen deelgebied 3)                    | VV   | 232.500          | 28-01-2025     |
| Krimpen aan den IJssel           | P20250144   | Veiligheidsdag Verkeerseducatie 2025                                     | VV   | 5.000            | vastgesteld    |
| Krimpen aan den IJssel           | P20250040   | Verkeersveiligheid Van der Giessenweg/Stormpolderdijk                    | VV   | 282.500          | in behandeling |
| <b>Totaal Krimpen a/d IJssel</b> |             |                                                                          |      | <b>1.088.500</b> |                |
| Lansingerland                    | 21VLA0774   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland                             | VV   | 224.500          | 17-03-2021     |
| Lansingerland                    | 23VLA1057   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland                             | VV   | 470.000          | 13-02-2023     |
| Lansingerland                    | 23KLA1118   | Fietspad Gerberasingel                                                   | FKM  | 94.500           | 12-12-2023     |
| <b>Totaal Lansingerland</b>      |             |                                                                          |      | <b>789.000</b>   |                |
| Leidschendam-Voorburg            | 19DLV0556   | 5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020                          | VMWS | 35.000           | 23-09-2019     |
| Leidschendam-Voorburg            | 21VLV0769   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg                     | VV   | 216.000          | 17-03-2021     |
| Leidschendam-Voorburg            | 23VLV1058   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Leidschendam-Voorburg                     | VV   | 316.500          | 30-01-2023     |

| Aanvrager                           | Project nr. | Project                                                                      | Cat. | Verplichting     | Beschikking    |
|-------------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|----------------|
| Leidschendam-Voorburg               | P20240043   | Aanpassen busplatform station Voorburg lijn 23 en 26 tbv ZE-bussen           | OV   | 468.000          | 18-10-2024     |
| <b>Totaal Leidschendam-Voorburg</b> |             |                                                                              |      | <b>1.035.500</b> |                |
| Maassluis                           | 23VMA1059   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis                                     | VV   | 139.000          | 10-02-2023     |
| Maassluis                           | P20250153   | Asfalteren fietspaden Mozartlaan - Westlandseweg - Rozenlaan                 | FKM  | 306.500          | in behandeling |
| <b>Totaal Maassluis</b>             |             |                                                                              |      | <b>445.500</b>   |                |
| Midden-Delfland                     | 23VMD1060   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland                               | VV   | 98.800           | 15-02-2023     |
| Midden-Delfland                     | P20250073   | Verkeersveiligheidsmaatregelen Commandeurskade                               | VV   | 87.900           | in behandeling |
| <b>Totaal Midden-Delfland</b>       |             |                                                                              |      | <b>98.800</b>    |                |
| Nissewaard                          | 21VNI0877   | Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021                             | VV   | 35.000           | 13-01-2022     |
| Nissewaard                          | 22VNI1001   | Herinrichting Oranjestraat Spijkernisse                                      | VV   | 263.000          | 02-11-2022     |
| Nissewaard                          | 22VNI1013   | Herstraten Spaarnestraat e.o.                                                | VV   | 15.500           | 16-12-2022     |
| Nissewaard                          | 22VNI1017   | Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022                                     | VV   | 46.500           | 30-01-2023     |
| Nissewaard                          | 23VNI1061   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Nissewaard                                    | VV   | 424.500          | 10-02-2023     |
| Nissewaard                          | 23VNI1115   | Reconstructie Stationsweg Zuidland                                           | VV   | 152.250          | 22-05-2024     |
| Nissewaard                          | 23VNI1119   | Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023                             | VV   | 35.000           | 01-03-2024     |
| Nissewaard                          | 23ONI1122   | Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023                                      | OV   | 60.000           | 18-03-2024     |
| Nissewaard                          | P20240054   | Verkeerseducatie Voorne-Putten, deel Nissewaard 2024                         | VV   | 17.500           | 25-04-2025     |
| Nissewaard                          | P20250152   | Ombouw VRI naa iVRI - Nissewaard 2025                                        | VMWS | -                | in behandeling |
| Nissewaard                          | P20240055   | Fietspad Nieuwe Hongerlandsedijk                                             | FKM  | 425.000          | in behandeling |
| <b>Totaal Nissewaard</b>            |             |                                                                              |      | <b>1.049.250</b> |                |
| Pijnacker-Nootdorp                  | 18FPN0475   | Fietspad Keizershof fase 2 definitief                                        | FKM  | 77.000           | 24-01-2019     |
| Pijnacker-Nootdorp                  | 23VPN1062   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp                            | VV   | 290.000          | 06-02-2023     |
| Pijnacker-Nootdorp                  | P20240057   | Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2024-2025                              | VV   | 8.000            | 21-10-2024     |
| Pijnacker-Nootdorp                  | P20240204   | Aanschaf 2 mobiele snelheidsdisplays Pijnacker-Nootdorp                      | VMWS | 4.000            | 29-10-2024     |
| Pijnacker-Nootdorp                  | P20250030   | Verkeersveiligheidscampagne Rotondes 2025 Pijnacker-Nootdorp                 | VV   | 17.500           | in behandeling |
| <b>Totaal Pijnacker-Nootdorp</b>    |             |                                                                              |      | <b>396.500</b>   |                |
| Ridderkerk                          | 20ORI0716   | Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020                                    | OV   | 138.000          | 21-05-2021     |
| Ridderkerk                          | 21VRI0772   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk                                    | VV   | 917.000          | 17-03-2021     |
| Ridderkerk                          | 23VRI1063   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk                                    | VV   | 205.000          | 10-02-2023     |
| Ridderkerk                          | 23VRI1129   | Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023                             | VV   | 41.000           | 20-06-2024     |
| Ridderkerk                          | 23VRI1130   | Tweerichting fietspad Populierenlaan                                         | FKM  | 227.500          | 15-12-2023     |
| Ridderkerk                          | P20240063   | Verkeerseducatie Ridderkerk 2024                                             | VV   | 4.500            | vaststelling   |
| Ridderkerk                          | P20240064   | Verkeersveilige schoolomgeving Ridderkerk 2024                               | VV   | 34.500           | vaststelling   |
| <b>Totaal Ridderkerk</b>            |             |                                                                              |      | <b>1.567.500</b> |                |
| Rijswijk                            | 23VRK1064   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk                                      | VV   | 144.898          | 06-02-2023     |
| Rijswijk                            | 23FRK1086   | Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan) | FKM  | 214.500          | vaststelling   |



| Aanvrager              | Project nr. | Project                                                                                 | Cat. | Verplichting     | Beschikking    |
|------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|----------------|
| Rijswijk               | P20240067   | Herinrichting Lindenlaan                                                                | VV   | 661.250          | 02-10-2024     |
| Rijswijk               | P20240079   | Fietsroute Sammersweg                                                                   | FKM  | 186.000          | 03-10-2024     |
| Rijswijk               | P20240071   | Oversteekplaats voetgangers Huis te Landelaan                                           | VV   | 39.000           | 30-10-2024     |
| Rijswijk               | P20240075   | Verkeersveilige schoolomgevingen Rijswijk 2024                                          | VV   | 23.500           | 21-11-2024     |
| Rijswijk               | P20240076   | Gedragbeïnvloeding verkeersveiligheid 2024                                              | VV   | 47.500           | 21-11-2024     |
| Rijswijk               | P20240072   | Verbeteren fietspaden Generaal Spoorlaan                                                | VV   | 349.500          | 28-01-2025     |
| Rijswijk               | P20240073   | Onderdoorgang Hoornbrug                                                                 | VV   | 863.000          | 25-03-2025     |
| Rijswijk               | P20240077   | Verbeteren fietsinfrastructuur Jaagpad - Elsenburgerbos                                 | FKM  | 199.000          | 21-02-2025     |
| Rijswijk               | P20240069   | Fietsinfrastructuur Broekpolder                                                         | VV   | 71.500           | 27-05-2025     |
| Rijswijk               | P20250007   | Herinrichting Van Vredenburgweg                                                         | VV   | 497.000          | in behandeling |
| Rijswijk               | P20250141   | Lindenlaan fase 2 (tussen Rembrandtkade tot Haagweg)                                    | VV   | 962.000          | 30-06-2025     |
| Rijswijk               | P20250086   | Aanleg bushalte lijn 61 Rijswijk                                                        | OV   | 286.000          | in behandeling |
| <b>Totaal Rijswijk</b> |             |                                                                                         |      | <b>4.544.648</b> |                |
| Rotterdam              | 17VRO0311   | Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht                                                      | VV   | 281.000          | Vastgesteld    |
| Rotterdam              | 19KRO0600   | Fietsparkeren Rotterdam CS                                                              | FKM  | 227.750          | 10-12-2019     |
| Rotterdam              | 19ORO0621   | Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)                                       | OV   | 40.750           | 20-02-2020     |
| Rotterdam              | 20FRO0741   | Fietsmaatregelen Eendrachtspaleis - Westersingel - Westblaak                            | FKM  | 35.750           | 06-04-2021     |
| Rotterdam              | 21VRO0777   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam                                                | VV   | 554.500          | 17-03-2021     |
| Rotterdam              | 21VRO0869   | Black spot Keersopstraat - Matlingeweg                                                  | VV   | 318.500          | 26-01-2022     |
| Rotterdam              | 21VRO0873   | Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan                                                    | VV   | 372.500          | 15-02-2022     |
| Rotterdam              | 22FRO0988   | Fietsstraat Molenvliet secundair                                                        | FKM  | 74.250           | 28-11-2022     |
| Rotterdam              | 22VRO1019   | Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg                         | VV   | 82.750           | vastgesteld    |
| Rotterdam              | 22VRO1020   | Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan                                                        | VV   | 19.500           | 09-09-2022     |
| Rotterdam              | 22VRO1025   | Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat                                      | VV   | 178.500          | 09-12-2022     |
| Rotterdam              | 22VRO1026   | Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan                                        | VV   | 207.250          | 15-03-2023     |
| Rotterdam              | 23VRO1065   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam                                                | VV   | 1.217.500        | 01-02-2023     |
| Rotterdam              | 23FRO1082   | Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat                                                   | FKM  | 59.500           | 27-10-2023     |
| Rotterdam              | 23ORO1084   | HOV Maastunnel (KTA B11)                                                                | OV   | 2.246.000        | 11-10-2023     |
| Rotterdam              | 23ORO1085   | Lijn 71/72 - 3 nieuwe haltes Pleinweg/Doklaan te Rotterdam                              | OV   | 238.250          | 18-01-2024     |
| Rotterdam              | 23ORO1089   | Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid                                                    | OV   | 738.500          | 15-12-2023     |
| Rotterdam              | 23FRO1098   | Fietspad Zuidzone Schieveen te Rotterdam                                                | FKM  | 215.500          | 19-12-2023     |
| Rotterdam              | 23VRO1102   | Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel               | VV   | 137.250          | 11-12-2023     |
| Rotterdam              | 23VRO1105   | Blackspots Goudsesingel (Jonker Fransstraat en Mariniersweg)                            | VV   | 477.250          | 13-12-2023     |
| Rotterdam              | 23FRO1110   | Fietsstraat Reijssendaal (Fietsstraat noordelijke ventweg Van der Duijn van Maasdamweg) | FKM  | 116.250          | 07-05-2024     |
| Rotterdam              | 23VRO1113   | Blackspot Oldegaarde - Langenhorst                                                      | VV   | 146.750          | 22-11-2023     |
| Rotterdam              | 23FRO1121   | Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)                 | FKM  | 439.250          | 15-12-2023     |
| Rotterdam              | P20240298   | Verkeersmaatregelen Kruispaleis                                                         | VV   | 138.500          | in behandeling |

| Aanvrager                    | Project nr. | Project                                                             | Cat. | Verplichting      | Beschikking    |
|------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------|------|-------------------|----------------|
| Rotterdam                    | P20240092   | Programma GOW30 - fase 1                                            | VV   | 3.183.000         | in behandeling |
| Rotterdam                    | P20240087   | Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg                                      | FKM  | 136.500           | 18-12-2024     |
| Rotterdam                    | P20240082   | Fietspadenstructuur A16, maatregel M3                               | FKM  | 175.000           | 21-03-2025     |
| Rotterdam                    | P20240088   | Fietsverbeteringen Rotondes Aveling                                 | FKM  | 2.274.500         | 02-04-2025     |
| Rotterdam                    | P20240084   | Metrostation Zuidplein                                              | OV   | 7.102.000         | 02-04-2025     |
| Rotterdam                    | P20240089   | Plaatsen verkeerslichten Groene Kruisweg - fietspad Zuiderpark      | FKM  | 52.250            | 05-12-2024     |
| Rotterdam                    | P20240296   | Onveilige schoolomgeving Rotterdam 2024                             | VV   | 56.250            | 29-11-2024     |
| Rotterdam                    | P20240188   | Roseknoop ondehoud en stallingskosten                               | OV   | 508.500           | vastgesteld    |
| Rotterdam                    | P20240095   | Verkeerseducatie Rotterdam 2024                                     | VV   | 327.500           | 19-12-2024     |
| <b>Totaal Rotterdam</b>      |             |                                                                     |      | <b>22.379.000</b> |                |
| Schiedam                     | 19KSC0534   | Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019) | FKM  | 18.000            | 08-07-2019     |
| Schiedam                     | 23VSC1066   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam                             | VV   | 208.000           | 13-02-2023     |
| Schiedam                     | P20240097   | Fietsenstalling Schiedam Centrum                                    | FKM  | 169.750           | 02-07-2024     |
| <b>Totaal Schiedam</b>       |             |                                                                     |      | <b>395.750</b>    |                |
| Vlaardingen                  | 20FVL0734   | Reconstructie Reigerlaan                                            | VV   | 190.500           | 02-12-2020     |
| Vlaardingen                  | 20FVL0735   | Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg                 | FKM  | 189.500           | 28-05-2021     |
| Vlaardingen                  | 20FVL0736   | Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan                                 | FKM  | 44.000            | 22-03-2021     |
| Vlaardingen                  | 20FVL0737   | Westlandseweg                                                       | FKM  | 32.500            | 05-03-2021     |
| Vlaardingen                  | 22VVL1035   | Marathonweg (Nieuw Waterland)                                       | VMWS | 1.898.000         | 22-02-2023     |
| Vlaardingen                  | 22FVL1036   | Verbreden fietspad Trekkade                                         | FKM  | 104.000           | 09-12-2022     |
| Vlaardingen                  | 23VVL1067   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen                          | VV   | 290.000           | 06-10-2023     |
| Vlaardingen                  | P20240100   | Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)                         | FKM  | 263.500           | 02-10-2024     |
| <b>Totaal Vlaardingen</b>    |             |                                                                     |      | <b>3.012.000</b>  |                |
| Hellevoetsluis               | 20MHE0707   | Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)                  | OV   | 256.405           | vastgesteld    |
| Voorne aan Zee               | P20240104   | Aanpassing twee kruisingen fietspad Rijksweg                        | FKM  | 29.500            | in behandeling |
| Voorne aan Zee               | P20240101   | Rotonde Stadsdorp (Amnesty Int. - Rijksweg - Sportlaan)             | VV   | -                 | Afgewezen      |
| Voorne aan Zee               | P20250135   | Bushalte keerkom 2e slag Rockanje - Voorne aan Zee                  | OV   | 88.000            | 21-03-2025     |
| Voorne aan Zee               | P20250150   | Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Voorne aan Zee 2025          | VV   | -                 | in behandeling |
| Voorne aan Zee               | P20250151   | Realisatie Bushaltepaar Kanaalweg Oostzijde - Hellevoetsluis        | OV   | -                 | in behandeling |
| <b>Totaal Voorne aan Zee</b> |             |                                                                     |      | <b>373.905</b>    |                |
| Wassenaar                    | 18VWA0445   | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar          | VMWS | 25.500            | 10-12-2018     |
| Wassenaar                    | 21VWA0773   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar (Prinsenweg)               | VV   | 214.500           | 17-03-2021     |
| Wassenaar                    | 23VWA1068   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar (Hofkampweg)               | VV   | 187.000           | 03-02-2023     |
| <b>Totaal Wassenaar</b>      |             |                                                                     |      | <b>427.000</b>    |                |
| Westland                     | 23VWE1069   | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland                             | VV   | 163.500           | vaststelling   |
| Westland                     | 23VWE1095   | Fietspadpaaltjes Westland                                           | VV   | 45.500            | 29-11-2023     |
| Westland                     | 23VWE1111   | Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan                            | VV   | 14.500            | 13-12-2023     |

Bedragen in euro's

| Aanvrager                                                    | Project nr. | Project                                                            | Cat. | Verplichting      | Beschikking    |
|--------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------|------|-------------------|----------------|
| Westland                                                     | 23VWE1112   | Snelheidsremmende maatregelen Westland                             | VV   | 44.500            | 09-02-2024     |
| Westland                                                     | 23WWE1135   | Doorstromingsmaatregelen A20 afrit 6 KTA C07                       | VMWS | 669.500           | 18-03-2024     |
| Westland                                                     | P20240109   | Schoolzones Westland 2024                                          | VV   | 294.500           | 14-11-2024     |
| Westland                                                     | P20240110   | Reconstructie Herenstraat - Oosteinde in Wateringen                | VV   | 734.860           | 29-11-2024     |
| Westland                                                     | P20240107   | Bushalte Dijkweg en Middelbroekweg                                 | OV   | 142.500           | 05-12-2024     |
| Westland                                                     | P20240108   | Snelheidsremmende maatregelen 2024                                 | VV   | 92.000            | 14-04-2025     |
| Westland                                                     | P20250060   | Verkeerseducatie Westland 2025                                     | VV   | 27.500            | 07-06-2025     |
| Westland                                                     | P20250062   | Verkeersveiligheidsmaatregel Kon. Julianaweg - 's Gravenzande      | VV   | 16.000            | in behandeling |
| <b>Totaal Westland</b>                                       |             |                                                                    |      | <b>2.244.860</b>  |                |
| Zoetermeer                                                   | 24DZO1147   | i-VRI's Zoetermeer 2024                                            | VMWS | 48.000            | 15-04-2024     |
| Zoetermeer                                                   | P20240116   | Velddreef aanpassing fietsoversteek (tochtpad)                     | FKM  | 42.000            | 04-03-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20240115   | Rotonde Olof Palmenlaan - Florence Nightingalelaan - M.L. Kinglaan | FKM  | 100.000           | in behandeling |
| Zoetermeer                                                   | P20240113   | Rotonde Edisonstraat - Marconistraat                               | FKM  | 100.000           | in behandeling |
| Zoetermeer                                                   | P20240117   | Fietsstraat Voorweg en fietspad richting Sprinterpad               | FKM  | 218.000           | 04-03-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20240112   | Fietspad Lansingpad                                                | FKM  | 125.000           | in behandeling |
| Zoetermeer                                                   | P20250124   | Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2025                        | VV   | 10.500            | 26-05-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20250125   | Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2025)                       | VV   | 32.000            | 26-05-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20250029   | rotonde kruispunt Ruimtebaan - Spruitkoolakker                     | VV   | 191.250           | 24-06-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20250148   | Activiteiten ihkv. FLUOkids Zoetermeer 2025                        | VV   | 26.500            | 07-06-2025     |
| Zoetermeer                                                   | P20250149   | i-VRI's Zoetermeer 2025                                            | VMWS | 48.000            | 24-06-2025     |
| <b>Totaal Zoetermeer</b>                                     |             |                                                                    |      | <b>941.250</b>    |                |
| <b>Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten</b> |             |                                                                    |      | <b>56.336.213</b> |                |

Bedragen in euro's

| Aanvrager                             | Project nr. | Project                                           | Cat. | Verplichting     | Beschikking    |
|---------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------|------|------------------|----------------|
| Zuid-Holland Bereikbaar               | 18OVO0389   | ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD) | VMWS | 421.250          | 28-06-2018     |
| Zuid-Holland Bereikbaar               | 22MDN0971   | KTA Moving Traffic                                | VMWS | 270.747          | 05-09-2022     |
| <b>Totaal Zuid-Holland Bereikbaar</b> |             |                                                   |      | <b>691.997</b>   |                |
| <b>Waterschap Hollandse Delta</b>     |             |                                                   |      | -                |                |
| RET NV                                | 23ORE1139   | Energiebank                                       | OV   | 150.000          | 13-12-2023     |
| RET NV                                | 23ORE1144   | Extra boog en geluidsmaatregelen Hofplein RET     | OV   | 2.162.000        | 03-04-2024     |
| RET NV                                | P20250116   | Audiozuilen Zuidplein en Spijkenisse Centrum      | OV   | 44.000           | In behandeling |
| <b>Totaal RET NV</b>                  |             |                                                   |      | <b>2.356.000</b> |                |

| Aanvrager                                                                     | Project nr. | Project                                                                                 | Cat. | Verplichting      | Beschikking    |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------|----------------|
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 19OHT0575   | Prins Willemstraat rotonde Duinstraat                                                   | OV   | 336.438           | 27-09-2019     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 22OHT0920   | Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject sein Forepark                    | OV   | 1.265.250         | 06-04-2022     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 22OHT0970   | Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie                          | OV   | 2.660.250         | 06-07-2022     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 23OHT1077   | Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk                                      | OV   | 68.250            | 11-04-2023     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 23OHT1090   | Extra abri's op haltes HTM                                                              | OV   | 313.750           | 06-10-2023     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | 23OHT1093   | Aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455/456 R-met                                 | OV   | 321.750           | 11-12-2023     |
| HTM Personenvervoer N.V                                                       | P20250052   | Onderstation Zwarte Pad (SSnSS)                                                         | OV   | 851.500           | In behandeling |
| <b>Totaal HTM Personenvervoer NV</b>                                          |             |                                                                                         |      | <b>5.817.188</b>  |                |
| Havenbedrijf Rotterdam                                                        | 24DHA1146   | Port Alert, logistiek platform                                                          | VMWS | 300.000           | vastgesteld    |
| Havenbedrijf Rotterdam                                                        | P20250050   | Port Alert 2025                                                                         | VMWS | 500.000           | 27-03-2025     |
| Havenbedrijf Rotterdam                                                        | P20250159   | Verkeersveiligheidsmaatregelen Keileweg                                                 | VV   | -                 | In behandeling |
| <b>Totaal Havenbedrijf Rotterdam</b>                                          |             |                                                                                         |      | <b>800.000</b>    |                |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 18FZH0436   | Verlengde Velostrada                                                                    | FKM  | 858.500           | 21-11-2018     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 18FZH0514   | Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda                                                      | FKM  | 100.000           | 09-04-2019     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 20VZH0717   | N223 duurzaam veilig                                                                    | VMWS | 1.633.000         | 16-12-2020     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 22FZH1014   | Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk                         | FKM  | 185.500           | 18-11-2022     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 22FZH1015   | N211 vervanging tegelfietspaden                                                         | FKM  | 721.000           | 18-11-2022     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | 24FZH1155   | Fietspad N471c als onderdeel van de Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (MFR) | FKM  | 295.500           | 03-04-2024     |
| Provincie Zuid-Holland                                                        | P20240120   | Fietsstraat Bergschenhoek-noord en Arthuriumweg                                         | FKM  | 572.500           | 28-01-2025     |
| <b>Totaal Provincie Zuid-Holland</b>                                          |             |                                                                                         |      | <b>4.366.000</b>  |                |
| MRDH                                                                          |             | Programma Verkeerseducatie 2025                                                         |      | 1.200.000         |                |
| <b>Totaal verkeerseducatie</b>                                                |             |                                                                                         |      | <b>1.200.000</b>  |                |
| Rotterdam Airport Vastgoed                                                    | 18FDN0490   | Terletpad Airport RTH                                                                   | FKM  | 169.500           | vastgesteld    |
| Gemeente Leiden                                                               | 18OLD0374   | Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden, BBV)                               | OV   | 242.371           | 18-06-2018     |
| ProRail                                                                       | 17FPR0283   | Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander                             | FKM  | 52.500            | In behandeling |
| TU Delft                                                                      | 18FDN0476   | Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg                                                  | FKM  | 578.500           | 12-04-2019     |
| TU Delft                                                                      | 20VDE0742   | Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel                | VV   | 730.500           | 05-03-2021     |
| Wijmobiel                                                                     |             | OV probeerpasse en saldi                                                                | VMWS | 99.350            | 10-10-2021     |
| Robottuner                                                                    | 22IDN1045   | Realisatie AVL M CAVIDOR fase 2 & 3                                                     | VMWS | 150.000           | 09-03-2023     |
| Haagsche Shuttle BV                                                           | 22IDN1044   | AVLM project MARTHA te Rotterdam                                                        | VMWS | 150.000           | 28-02-2024     |
| <b>Totaal Diversen</b>                                                        |             |                                                                                         |      | <b>2.172.721</b>  |                |
| <b>Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers</b> |             |                                                                                         |      | <b>19.576.627</b> |                |

## Bijlage A2 – Kleine projecten: Aanmeldingen 2025

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

### Aanmeldingen Kleine projecten

Bedragen in euro's

| Subsidie-ontvanger                            | Aanmelding | Projectnaam                                         | Subsidiecategorie                 | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|-----------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Gemeente Albrandswaard                        | jul-24     | Fietsstraat Welhoeksedijk                           | Fiets-infrastructuur              | 400.000,00                   | 80.000,00             |
| Gemeente Albrandswaard                        | jul-24     | OV-knoop Poortugaal                                 | Ketenmobiliteit                   | 200.000,00                   | 100.000,00            |
| Gemeente Albrandswaard                        | jul-24     | OV-knoop Rhoon                                      | Ketenmobiliteit                   | 455.000,00                   | 227.500,00            |
| <b>Totaal Gemeente Albrandswaard</b>          |            |                                                     |                                   | <b>1.055.000,00</b>          | <b>407.500,00</b>     |
| Gemeente Barendrecht                          | jul-23     | iVRI's Barendrecht 2024                             | Verkeersmanagement                | 111.360,00                   | 96.000,00             |
| Gemeente Barendrecht                          | jul-24     | Versmalling Kilweg en rotonde Oude Trambaan         | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 142.000,00                   | 71.000,00             |
| Gemeente Barendrecht                          | jul-24     | Verbindingsweg en rotonde Ziedewij - Boezem         | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.520.000,00                 | 270.000,00            |
| Gemeente Barendrecht                          | jul-24     | Verkeerseducatie Barendrecht 2025                   | Verkeersveiligheidseducatie       | 30.000,00                    | 15.000,00             |
| Gemeente Barendrecht                          | jul-24     | Fietspad Station Barendrecht - De Bongerd           | Fiets-infrastructuur              | 352.755,00                   | 176.500,00            |
| <b>Totaal Gemeente Barendrecht</b>            |            |                                                     |                                   | <b>2.156.115,00</b>          | <b>628.500,00</b>     |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregel Lijstersingel CAP-136  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 92.997,00                    | 46.500,00             |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Fietsoversteek Schönberglaan - CAP138               | Fiets-infrastructuur              | 92.284,00                    | 46.500,00             |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Fietsoversteek Slotlaan - CAP137                    | Fiets-infrastructuur              | 87.747,00                    | 44.000,00             |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Fietsveiligheid rotondes 's-Gravenland -CAP140      | Fiets-infrastructuur              | 725.428,00                   | 227.500,00            |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Kruispunt Burg Bakkerlaan - Spoorlaan - CAP144      | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 177.000,00                   | 88.500,00             |
| Gemeente Capelle aan den IJssel               | jul-24     | Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2025        | Verkeersveiligheidseducatie       | 61.946,00                    | 31.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Capelle aan den IJssel</b> |            |                                                     |                                   | <b>1.237.402,00</b>          | <b>484.000,00</b>     |
| Gemeente Delft                                | jul-23     | Fietspad Vulcanusweg - Röntgenweg                   | Fiets-infrastructuur              | 83.891,00                    | 42.000,00             |
| Gemeente Delft                                | jul-23     | Schoemakerstraat                                    | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 712.072,00                   | 356.500,00            |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Buitenhofdreef       | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.286.651,00                 | 643.500,00            |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Tramhalteverplaatsing Martinus Nijhofflaan          | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 125.000,00                   | 125.000,00            |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Verbreiding fietspad M. de Ruyterweg en Mijnbouwpad | Fiets-infrastructuur              | 1.496.752,00                 | 748.500,00            |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Fietsstraat Oostsingel                              | Fiets-infrastructuur              | 507.329,00                   | 254.000,00            |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Verkeerseducatie Delft 2025                         | Verkeersveiligheidseducatie       | 97.576,00                    | 49.000,00             |
| Gemeente Delft                                | jul-24     | Herinrichting Wateringsevest Nieuwe Plantage        | Fiets-infrastructuur              | 3.035.685,00                 | 1.518.000,00          |
| <b>Totaal Gemeente Delft</b>                  |            |                                                     |                                   | <b>7.344.956</b>             | <b>3.736.500</b>      |



| Subsidie-ontvanger                            | Aanmelding | Projectnaam                                                    | Subsidiecategorie                 | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|-----------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Verkeerseducatie Den Haag 2025                                 | Verkeersveiligheidseducatie       | 1.050.000,00                 | 525.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Schoolzones Den Haag 2025                                      | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 900.000,00                   | 450.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Blackspotaanpak Den Haag 2025                                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 195.000,00                   | 97.500,00             |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Veilige snelheden Den Haag 2025 - GOW30                        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 5.006.817,00                 | 850.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Bushalte Station Ypenburg (bus 60)                             | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 150.000,00                   | 150.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Herinrichting Hoefkade                                         | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 9.267.000,00                 | 495.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Fietsvoorziening Leidsestraatweg                               | Fiets-infrastructuur              | 750.000,00                   | 287.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Herinrichting Maanweg Binckhorst                               | Fiets-infrastructuur              | 2.000.000,00                 | 1.000.000,00          |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Sterfietsroute Pletterijkade: Herinrichting Plette             | Fiets-infrastructuur              | 17.900.000,00                | 652.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Herinrichting Hobbemaplein en Hobbemastraat                    | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 21.500.000,00                | 750.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Fietspaden Juliana van Stolberglaan t/m Hofzichtlaan           | Fiets-infrastructuur              | 19.113.170,00                | 850.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Herinrichting Van Musschenbroekstraat - Lorentzplein           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 6.400.000,00                 | 200.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Kruispunt Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg                         | Fiets-infrastructuur              | 7.099.258,00                 | 3.199.500,00          |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Fietspaden De la Reyweg en Deltse laan (langs tra              | Fiets-infrastructuur              | 16.981.342,00                | 745.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Fietsvoorzieningen Westvlietweg – Park Nabij                   | Fiets-infrastructuur              | 594.000,00                   | 196.500,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Kruispunt Van Alkemadelaan – Pompstationsweg                   | Fiets-infrastructuur              | 275.151,00                   | 120.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | jul-24     | Omzetten tegelfietspad naar rood asfalt<br>Benoordenhoutseweg  | Fiets-infrastructuur              | 414.062,00                   | 150.000,00            |
| Gemeente Den Haag                             | okt-24     | Fietsenstalling Noordboulevard (SSnSS)                         | Ketenmobiliteit                   | 500.000,00                   | 250.000,00            |
| <b>Totaal Gemeente Den Haag</b>               |            |                                                                |                                   | <b>110.095.800,00</b>        | <b>10.967.500,00</b>  |
| Gemeente Krimpen aan den IJssel               | jul-24     | Verkeersveiligheid Weegbree, Akkerwinde en Heemlaan            | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 4.420.000,00                 | 44.000,00             |
| Gemeente Krimpen aan den IJssel               | jul-24     | Verkeersveiligheid Van der Giessenweg/Storpolderdijk           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 3.954.000,00                 | 282.500,00            |
| Gemeente Krimpen aan den IJssel               | jul-24     | Verkeersveiligheid Langeland fase 6 (Populierenlaan, Pluim-Es) | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 4.493.700,00                 | 44.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Krimpen aan den IJssel</b> |            |                                                                |                                   | <b>12.867.700,00</b>         | <b>370.500,00</b>     |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-23     | Verkeersveilige schoolomgevingen Lansingerland 2024            | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 60.000,00                    | 30.000,00             |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-23     | R-net halte Laan van Mathenesse t.h.v. Violierenweg            | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 478.500,00                   | 478.500,00            |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-24     | Fietsenstalling OV-knoop Westpolder                            | Ketenmobiliteit                   | 1.950.548,00                 | 975.500,00            |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-24     | Verbindinding Park de Polderpad - Wildersekade                 | Fiets-infrastructuur              | 1.729.630,00                 | 762.000,00            |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-24     | Fietsstraat Wildersekade (deel uitvoering Lansingerland)       | Fiets-infrastructuur              | 181.746,00                   | 91.000,00             |
| Gemeente Lansingerland                        | jul-24     | Toegankelijke bushaltes Klapwijkseweg                          | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 63.200,00                    | 70.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Lansingerland</b>          |            |                                                                |                                   | <b>4.463.624,00</b>          | <b>2.407.000,00</b>   |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg                | jul-23     | Asfalteren fietspad Veursestraatweg                            | Fiets-infrastructuur              | 250.000,00                   | 125.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg                | jul-23     | Asfalteren fietspaden Mgr. van Steelaan deel 1                 | Fiets-infrastructuur              | 300.000,00                   | 150.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg                | jul-23     | Fietsstraat Parnashofweg                                       | Fiets-infrastructuur              | 882.000                      | 441.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg                | jul-23     | Fietsstraat Vlietweg - Zeeheldenwijk                           | Fiets-infrastructuur              | 488.000                      | 244.000,00            |



| Subsidie-ontvanger                           | Aanmelding | Projectnaam                                                                | Subsidiecategorie                 | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|----------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-23     | Fietsstallingen zuidelijke entree RsR-halte Leidschendam - Voorburg        | Fiets-infrastructuur              | 95.000                       | 47.500,00             |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-23     | Herinrichting dr. Van Noortstraat                                          | Fiets-infrastructuur              | 5.182.836                    | 100.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-23     | Veilige schoolomgeving Leidschendam - Voorburg 2024                        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 80.000                       | 40.000,00             |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-23     | Verkeersveiligheid Hofzichtlaan - Mgr. van Steelaan                        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 250.000                      | 125.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-24     | Schoolzones Leidschendam-Voorburg 2025                                     | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 100.000,00                   | 50.000,00             |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-24     | Fietspaden Veursestraatweg - De Koppels                                    | Fiets-infrastructuur              | 300.000,00                   | 150.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-24     | Fietsstraat Nicolaas Beetslaan (deel 2)                                    | Fiets-infrastructuur              | 600.000,00                   | 300.000,00            |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg               | jul-24     | Aanpassen bushaltes voor 18m bussen                                        | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 140.000,00                   | 140.000,00            |
| <b>Totaal Gemeente Leidschendam-Voorburg</b> |            |                                                                            |                                   | <b>8.667.836,00</b>          | <b>1.912.500,00</b>   |
| Gemeente Maassluis                           | jul-23     | Asfalteren fietspaden Mozartlaan - Westlandseweg - Rozenlaan               | Fiets-infrastructuur              | 613.000,00                   | 306.500,00            |
| Gemeente Maassluis                           | jul-23     | Fietspad Wilgenrijk                                                        | Fiets-infrastructuur              | 169.000,00                   | 85.000,00             |
| Gemeente Maassluis                           | jul-23     | Fietsverbinding Maaslandse Poort                                           | Fiets-infrastructuur              | 900.000,00                   | 450.000,00            |
| Gemeente Maassluis                           | jul-24     | GOW 30 Julianalaan                                                         | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 176.000,00                   | 88.000,00             |
| Gemeente Maassluis                           | jul-24     | GOW 30 Uiverlaan                                                           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 100.000,00                   | 50.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Maassluis</b>             |            |                                                                            |                                   | <b>1.958.000,00</b>          | <b>979.500,00</b>     |
| Gemeente Midden-Delfland                     | jul-24     | Fietspaden Weidepad en Gaagpad                                             | Fiets-infrastructuur              | 966.600,00                   | 483.300,00            |
| Gemeente Midden-Delfland                     | jul-24     | Verkeersveiligheid maatregelen Zouteveenseweg en Gantel                    | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 173.000,00                   | 86.500,00             |
| Gemeente Midden-Delfland                     | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Commandeurskade                             | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 175.800,00                   | 87.900,00             |
| Gemeente Midden-Delfland                     | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Woudselaan & Lookwatering (noord) Den Hoorn | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 130.520,00                   | 65.500,00             |
| Gemeente Midden-Delfland                     | jul-24     | Reconstructie Rijksweg Den Hoorn                                           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 26.300,00                    | 13.150,00             |
| <b>Totaal Gemeente Midden-Delfland</b>       |            |                                                                            |                                   | <b>1.472.220,00</b>          | <b>736.350,00</b>     |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Verkeersveiligheid Margrietstraat e.o.                                     | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.407.718                    | 90.500                |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Verkeersveiligheid Waterland fase III Wezelveen                            | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.197.921                    | 108.000               |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Reconstructie Waterland fase IV Dijkgraaf                                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.857.046                    | 319.000               |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-22     | Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 2                                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.697.770                    | 25.500                |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 3                                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.697.770                    | 55.000                |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Verkeersveiligheid Lieveplaats, Geervliet                                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 778.678                      | 25.500                |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-23     | Fietspad Nieuwe Hongerlandsedijk                                           | Fiets-infrastructuur              | 850.000                      | 425.000               |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-24     | Schoolzones Nissewaard 2025                                                | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 260.000,00                   | 15.000,00             |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Kreek                                       | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.245.000,00                 | 149.500,00            |
| Gemeente Nissewaard                          | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Kerkweg - Zuidland                          | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 2.234.332,00                 | 520.500,00            |

| Subsidie-ontvanger                        | Aanmelding | Projectnaam                                                        | Subsidiecategorie                 | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|-------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Gemeente Nissewaard                       | jul-24     | Toegankelijkheid bushaltes Nissewaard 2025                         | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 30.000,00                    | 30.000,00             |
| Gemeente Nissewaard                       | jul-24     | Verkeerseducatie Voorne-Putten, Nissewaard 2025                    | Verkeersveiligheidseducatie       | 50.000,00                    | 12.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Nissewaard</b>         |            |                                                                    |                                   | <b>13.306.235,00</b>         | <b>1.775.500,00</b>   |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-23     | Katwijkerlaan/Nieuwkoopseweg                                       | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.444.848                    | 576.500               |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-24     | Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2025-2026                    | Verkeersveiligheidseducatie       | 15.000,00                    | 7.500,00              |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-24     | Verkeersveiligheidcampagne rotondes 2025                           | Verkeersveiligheidseducatie       | 34.934,00                    | 17.500,00             |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Zijdedweg - Pijnacker               | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 268.318,00                   | 134.500,00            |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-24     | GOW30 Kerkweg/Veenweg - Nootdorp                                   | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.379.623,00                 | 690.000,00            |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp               | jul-24     | OV-knoop Pijnacker-Zuid                                            | Ketenmobiliteit                   | 831.014,00                   | 416.000,00            |
| <b>Totaal Gemeente Pijnacker-Nootdorp</b> |            |                                                                    |                                   | <b>3.973.737</b>             | <b>1.842.000</b>      |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-23     | Tweerichting fietspad Populierenlaan viaduct A16                   | Fiets-infrastructuur              | 1.480.000,00                 | 740.000,00            |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-23     | Rotonde Kievietsweg-Willemstraat-Sportlaan                         | Fiets-infrastructuur              | 833.500                      | 417.000               |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-23     | iVRI's Ridderkerk 2024                                             | Verkeersmanagement                | 74.240                       | 64.000                |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-24     | Schoolzones Ridderkerk 2025                                        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 80.000,00                    | 40.000,00             |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-24     | Verkeerseducatie Gemeente Ridderkerk 2025                          | Verkeersveiligheidseducatie       | 20.000,00                    | 10.000,00             |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-24     | Fietspaden Donkerslootweg                                          | Fiets-infrastructuur              | 600.000,00                   | 300.000,00            |
| Gemeente Ridderkerk                       | jul-24     | Fietsvoorzieningen bij reguliere bushaltes Ridderkerk              | Ketenmobiliteit                   | 39.600,00                    | 20.000,00             |
| <b>Totaal Gemeente Ridderkerk</b>         |            |                                                                    |                                   | <b>3.127.340,00</b>          | <b>1.591.000,00</b>   |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Herinrichting Van Vredenburgweg                                    | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.768.776,00                 | 464.500,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Busbaan Prinses Beatrixlaan                                        | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 482.000,00                   | 482.000,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Aanleg bushalte lijn 61 Rijswijk                                   | Openbaar vervoer-infrastructuur   | 286.000,00                   | 286.000,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeerseducatie Rijswijk 2025                                     | Verkeersveiligheidseducatie       | 83.950,00                    | 38.750,00             |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Verrijn Stuartlaan                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 3.200.000,00                 | 800.000,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Reconstructie Thijssenweg, Delftweg, Laan v. Beens                 | Fiets-infrastructuur              | 821.000,00                   | 410.500,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Laan van Sion                       | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 884.000,00                   | 442.000,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Pr. Margrietsingel/Pr Marijkesingel | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 425.000,00                   | 212.500,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeersveiligheid kruising Polakweg/Lange Kleiweg                 | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 138.000,00                   | 29.000,00             |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Schoolzones Rijswijk 2025                                          | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 52.000,00                    | 26.000,00             |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Van der Kooijweg-Van Rijnweg        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 1.700.000,00                 | 639.500,00            |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Waarschuwingsverlichting diverse VOP's                             | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 40.000,00                    | 20.000,00             |
| Gemeente Rijswijk                         | jul-24     | Fietspad en Fietsbrug Laan van 't Haantje                          | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 289.000,00                   | 144.500,00            |
| <b>Totaal Gemeente Rijswijk</b>           |            |                                                                    |                                   | <b>10.169.726,00</b>         | <b>3.995.250,00</b>   |

| Subsidie-ontvanger                    | Aanmelding | Projectnaam                                                                  | Subsidiecategorie                 | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|---------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Rotterdam                             | jul-23     | Fietsenstalling Rotterdam Alexander                                          | Ketenmobiliteit                   | 5.150.000,00                 | 1.287.500,00          |
| Rotterdam                             | jul-19     | Fietspadenstructuur A16, maatregel M3                                        | Fiets-infrastructuur              | 910.000                      | 455.000               |
| Rotterdam                             | jul-23     | Twee richtingen fietspad Westzeedijk noord-zuid                              | Fiets-infrastructuur              | 1.091.600                    | 547.000               |
| Rotterdam                             | jul-23     | Blackspot Molenvliet - Spinozaweg                                            | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 135.000                      | 67.500                |
| Rotterdam                             | jul-24     | Fietsparkeren diversie OV-locaties Rotterdam 2025                            | Ketenmobiliteit                   | 212.500,00                   | 106.500,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Verkeersmaatregel Eendrachtspalein                                           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 123.056,00                   | 62.000,00             |
| Rotterdam                             | jul-24     | Fietspad Terbregseweg - A16Rotterdam                                         | Fiets-infrastructuur              | 150.000,00                   | 75.000,00             |
| Rotterdam                             | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Pascalweg-Bergambachtstraat-Berkenwoudestraat | Fiets-infrastructuur              | 385.745,00                   | 193.000,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Fietsstraat Wildersekade (uitvoering deel Rotterdam)                         | Fiets-infrastructuur              | 702.123,00                   | 210.000,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Fietsuggestiestroken Achterdijk                                              | Fiets-infrastructuur              | 348.000,00                   | 174.000,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Verbreden fietsuggestiestroken Groenezoom                                    | Fiets-infrastructuur              | 69.761,00                    | 35.000,00             |
| Rotterdam                             | jul-24     | Rotonde Koningslaan-Duikerstraat                                             | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 520.000,00                   | 260.000,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Schoolzones Rotterdam 2025                                                   | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 275.000,00                   | 137.500,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Verkeerseducatie Rotterdam 2025                                              | Verkeersveiligheidseducatie       | 770.000,00                   | 360.000,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Willem Buytewechstraat                        | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 745.736,00                   | 178.500,00            |
| Rotterdam                             | jul-24     | Fietspad Wildersekade - fietsviaduct A16 Rotterdam                           | Fiets-infrastructuur              | 206.000,00                   | 51.500,00             |
| <b>Totaal Gemeente Rotterdam</b>      |            |                                                                              |                                   | <b>11.794.521,00</b>         | <b>4.200.000,00</b>   |
| Gemeente Schiedam                     | jul-23     | Veilige schoolomgevingen Schiedam 2024                                       | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 50.000                       | 25.000                |
| Gemeente Schiedam                     | jul-24     | MFR Burgemeester Knappertlaan - Nieuwe Haven                                 | Fiets-infrastructuur              | 3.420.481,00                 | €-                    |
| <b>Totaal Gemeente Schiedam</b>       |            |                                                                              |                                   | <b>3.470.481,00</b>          | <b>25.000,00</b>      |
| Gemeente Voorne aan Zee               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Middeldijk Rockanje                           | Fiets-infrastructuur              | 245.435,00                   | 123.000,00            |
| Gemeente Voorne aan Zee               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Getijstroom en omgeving - Hellevoetsluis      | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 80.000,00                    | 40.000,00             |
| Gemeente Voorne aan Zee               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen - Oudenhorn                                   | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 119.000,00                   | 59.500,00             |
| Gemeente Voorne aan Zee               | jul-24     | Doortrappen - Voorne aan Zee                                                 | Verkeersveiligheidseducatie       | 11.000,00                    | 5.500,00              |
| <b>Totaal Gemeente Voorne aan Zee</b> |            |                                                                              |                                   | <b>455.435,00</b>            | <b>228.000,00</b>     |
| Gemeente Vlaardingen                  |            | Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland) (restant)                        |                                   | €-                           | 236.500,00            |
| <b>Totaal Gemeente Vlaardingen</b>    |            |                                                                              |                                   | <b>€-</b>                    | <b>236.500,00</b>     |
| Gemeente Wassenaar                    | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Burchtplein e.o.                              | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 175.000,00                   | 87.500,00             |
| <b>Totaal Gemeente Wassenaar</b>      |            |                                                                              |                                   | <b>175.000,00</b>            | <b>87.500,00</b>      |
| Gemeente Westland                     | jul-23     | Snelheidsremmende maatregelen 2024                                           | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 55.000,00                    | 27.500,00             |
| Gemeente Westland                     | jul-24     | Fietspad Zwethlaan                                                           | Fiets-infrastructuur              | 1.145.166,00                 | 573.000,00            |
| Gemeente Westland                     | jul-24     | Verkeerseducatie Westland 2025                                               | Verkeersveiligheidseducatie       | 70.000,00                    | 35.000,00             |
| Gemeente Westland                     | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregel Kon. Julianaweg - 's Gravenzande                | Verkeersveiligheid-infrastructuur | 31.904,00                    | 16.000,00             |
| Gemeente Westland                     | jul-24     | NWK 18 Rijnsburgerweg/ Plas van alle Winden - Naaldwijk                      | Fiets-infrastructuur              | 310.260,00                   | 155.500,00            |

| Subsidie-ontvanger                                            | Aanmelding | Projectnaam                                                | Subsidiecategorie                        | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|---------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad Poelkade - Poeldijk                               | Fiets-infrastructuur                     | 60.000,00                    | 30.000,00             |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad Grote Achterweg - Naaldwijk                       | Fiets-infrastructuur                     | 160.000,00                   | 80.000,00             |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad Galgeweg - Naaldwijk                              | Fiets-infrastructuur                     | 275.000,00                   | 137.500,00            |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad Dijkweg - Naaldwijk                               | Fiets-infrastructuur                     | 140.000,00                   | 70.000,00             |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Verhoogd aanleggen VOP's - 's Gravenzande                  | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 229.795,00                   | 115.000,00            |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Grote Woerdlaan - Naaldwijk | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 447.176,00                   | 224.000,00            |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Snelheidsremmende maatregelen Westland 2025                | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 130.000,00                   | 65.000,00             |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad Heenweg - 's Gravenzande                          | Fiets-infrastructuur                     | 313.089,00                   | 157.000,00            |
| Gemeente Westland                                             | jul-24     | Fietspad en fietsstraat Wenpad - Poeldijk                  | Fiets-infrastructuur                     | 1.994.125,00                 | 997.500,00            |
| <b>Totaal Gemeente Westland</b>                               |            |                                                            |                                          | <b>5.361.515,00</b>          | <b>2.683.000,00</b>   |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | rotonde kruispunt Ruimtebaan - Spruitkoolakker             | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 382.500,00                   | 191.250,00            |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | Fietspad Bleijswijkseweg                                   | Fiets-infrastructuur                     | 178.350,00                   | 79.500,00             |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | Fietspad Gouderakstraat                                    | Fiets-infrastructuur                     | 95.700,00                    | 47.850,00             |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | Fietspad Spoorpad                                          | Fiets-infrastructuur                     | 177.480,00                   | 89.000,00             |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2025                | Verkeersveiligheidseducatie              | 25.000,00                    | 12.500,00             |
| Gemeente Zoetermeer                                           | jul-24     | Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2025)               | Verkeersveiligheidseducatie              | 65.000,00                    | 32.500,00             |
| <b>Totaal Gemeente Zoetermeer</b>                             |            |                                                            |                                          | <b>924.030,00</b>            | <b>452.600,00</b>     |
| Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam               | jul-24     | Verkeersveiligheidsmaatregelen Butaanweg                   | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 1.090.346,00                 | 545.500,00            |
| Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam               | jul-24     | Port Alert 2025                                            | Verkeersmanagement                       | 1.000.000,00                 | 500.000,00            |
| Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam               | nov-24     | Reconstructie Opijnenweg (Waalhaven)                       | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 1.200.000,00                 | 600.000,00            |
| <b>Totaal Havenbedrijf Rotterdam N.V. / Port of Rotterdam</b> |            |                                                            |                                          | <b>4.935.846,00</b>          | <b>1.645.500,00</b>   |
| HTM Personenvervoer NV                                        | jul-24     | Onderstation Zwarte Pad (SSnSS)                            | Openbaar vervoer-infrastructuur          | 851.092,00                   | 851.500,00            |
| <b>Totaal HTM Personenvervoer NV</b>                          |            |                                                            |                                          | <b>851.092,00</b>            | <b>851.500,00</b>     |
| Provincie Zuid-Holland                                        | jul-24     | Verbonden Fietsen 2025                                     | Bewust reisgedrag (personen en goederen) | 300.000,00                   | 150.000,00            |
| <b>Totaal Provincie Zuid-Holland</b>                          |            |                                                            |                                          | <b>300.000,00</b>            | <b>150.000,00</b>     |
| RET Bedrijf                                                   | jul-24     | Audiozuilen Zuidplein en Spijkenisse Centrum               | Openbaar vervoer-infrastructuur          | 44.000,00                    | 44.000,00             |
| <b>Totaal RET Bedrijf</b>                                     |            |                                                            |                                          | <b>44.000,00</b>             | <b>44.000,00</b>      |
| Waterschap Hollandsche Delta                                  | jul-23     | Reconstructie IJsselmondserandweg - van 't Hoffstraat      | Verkeersveiligheid-infrastructuur        | 2.000.000                    | 750.000               |
| Waterschap Hollandsche Delta                                  | jul-23     | Regionaal fietsnetwerk Hollandse Delta 2024                | Fiets-infrastructuur                     | 2.500.000                    | 1.250.000             |
| Waterschap Hollandsche Delta                                  | jul-23     | Aanpak Trambaanpad                                         | Fiets-infrastructuur                     | 6.506.921                    | 2.278.500             |
| <b>Totaal Waterschap Hollandsche Delta</b>                    |            |                                                            |                                          | <b>11.006.921</b>            | <b>4.278.500</b>      |
| <b>Totaal aanmeldingen</b>                                    |            |                                                            |                                          | <b>220.759.097,00</b>        | <b>46.715.700,00</b>  |

Bedragen in euro's

| Subsidie-ontvanger                       | Aanmelding | Projectnaam                                                                    | Subsidiecategorie               | Verwachte investeringskosten | Reservering IPVa 2025 |
|------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| MRDH                                     |            | Verkeerseducatie 2025                                                          | Verkeersveiligheidseducatie     |                              | 1.200.000,00          |
| MRDH                                     |            | Ombouw VRI naar iVRI (10 stuks)                                                | Verkeersmanagement              |                              | 250.000,00            |
| MRDH                                     |            | Werkbudget Zuid-Holland bereikbaar 2025                                        | Verkeersmanagement              |                              | 400.000,00            |
| MRDH                                     |            | Maatwerkafpraak Zuid-Holland bereikbaar 2025                                   | Verkeersmanagement              |                              | 200.000,00            |
| MRDH                                     |            | Aanvullend Jaarplan Zuid-Holland bereikbaar 2025                               |                                 |                              | 60.000,00             |
| MRDH                                     |            | Aanpassingen haltes nav. wijziging vervoersplannen en plaatsen orientatiepalen | Openbaar vervoer-infrastructuur |                              | 750.000,00            |
| <b>Totaal MRDH</b>                       |            |                                                                                |                                 |                              | <b>2.860.000,00</b>   |
| <b>Totaal IPVa kleine projecten 2025</b> |            |                                                                                |                                 | <b>220.759.097,00</b>        | <b>49.575.700,00</b>  |

## Bijlage A3 – In 2024 en 2025 afgesloten projecten

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

| Aanvrager              | Project   | Project                                                                             | Cat  | afgerond in |
|------------------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Albrandswaard          | 16FAL0102 | Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476                                              | FKM  | 2018        |
| Albrandswaard          | 16FAL0111 | Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11                                             | FKM  | 2018        |
| Albrandswaard          | 17VAD0292 | Afwaardering Albrandswaardseweg                                                     | VV   | 2019        |
| Albrandswaard          | 20OAL0725 | Haltetoegankelijkheid Albrandswaard 2020                                            | OV   | 2023        |
| Albrandswaard          | 20VAL0726 | Schoolzone Sportlaan Rhoon                                                          | VV   | 2024        |
| Albrandswaard          | 19PAL0606 | P+R Verwijzing Albrandswaard                                                        | VMWS | 2025        |
| Barendrecht            | 17WBA0201 | Openstelling onderdoorgang A29 deel 2 (RTD-BBV-029)                                 | VMWS | 2018        |
| Barendrecht            | 17WBA0228 | Openstelling onderdoorgang A29 deel 3 Barendrechtseweg (RTD-BBV-029)                | VMWS | 2018        |
| Barendrecht            | 17FBA0288 | Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Carnisselande Barendrecht naar Rotterdam | FKM  | 2019        |
| Barendrecht            | 17EBA0298 | Verkeerseducatie Barendrecht 2017                                                   | VV   | 2020        |
| Barendrecht            | 18EBA0494 | Verkeerseducatie 2018 Barendrecht                                                   | VV   | 2020        |
| Barendrecht            | 17FBA0291 | Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost                                            | FKM  | 2021        |
| Barendrecht            | 19FBA0604 | Verbreiding Fietspad Middeldijk                                                     | FKM  | 2021        |
| Barendrecht            | 18VBA0401 | Verkeersveiligheid Portlandse Baan                                                  | VV   | 2021        |
| Barendrecht            | 19EBA0602 | Verkeerseducatie 2019 Barendrecht                                                   | VV   | 2021        |
| Barendrecht            | 20EBA0719 | Verkeerseducatie Barendrecht 2020                                                   | VV   | 2021        |
| Barendrecht            | 18KBA0441 | Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht                            | FKM  | 2022        |
| Barendrecht            | 18PBA0482 | P+R NS Station Barendrecht                                                          | FKM  | 2022        |
| Barendrecht            | 18FBA0491 | Fietstunnel station Barendrecht                                                     | FKM  | 2022        |
| Barendrecht            | 20FBA0761 | Fietsinfrastructuur Hoefslag                                                        | FKM  | 2022        |
| Barendrecht            | 21VBA0879 | Verkeerseducatie Barendrecht 2021                                                   | VV   | 2022        |
| Barendrecht            | 22VBA0986 | Herinrichting Boerhaavelaan                                                         | VV   | 2023        |
| Barendrecht            | 22VBA0985 | Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling                                   | VV   | 2023        |
| Barendrecht            | 20VBA0720 | Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI                                   | VV   | 2024        |
| Barendrecht            | 22BVA0984 | Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad                                              | FKM  | 2024        |
| Capelle aan den IJssel | 16KCA0120 | Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum                                            | FKM  | 2018        |
| Capelle aan den IJssel | 17VCA0224 | Uniforme voorrangregeling fietsers op rotondes                                      | VV   | 2018        |
| Capelle aan den IJssel | 18FCA0392 | Fietspad Slotlaan - nieuwe route                                                    | FKM  | 2019        |
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0388 | Kruisingen en fietspad Rivierweg                                                    | VV   | 2019        |



| Aanvrager              | Project   | Project                                                               | Cat  | afgerond in |
|------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0405 | Verbetering verkeersveiligheid scholen Lijstersingel                  | VV   | 2019        |
| Capelle aan den IJssel | 19ICA0624 | Haalbaarheidsstudie AVL M schaalvergroting Parkshuttle                | VMWS | 2021        |
| Capelle aan den IJssel | 19ICA0624 | Haalbaarheidsstudie AVL M schaalvergroting Parkshuttle 2019           | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 19ICA0625 | Haalbaarheidsstudie AVL M beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020  | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 19ICA0626 | Haalbaarheidsstudie AVL M Smart Surveillance Systeem Parkshuttle 2019 | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 21ICA0895 | Implementatieplan AVL M Parkshuttle - Schaalvergroting                | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 21ICA0896 | Implementatieplan AVL M Parkshuttle - Beheercentrale op afstand       | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 21ICA0897 | Implementatieplan AVL M Parkshuttle - Smart Surveillance              | VMWS | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 21VCA0883 | Rotondes Burgemeester van Dijklaan                                    | VV   | 2022        |
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0424 | Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel        | VV   | 2023        |
| Capelle aan den IJssel | 19VCA0559 | Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan                           | VV   | 2023        |
| Capelle aan den IJssel | 20VCA0758 | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel                 | VV   | 2023        |
| Delft                  | 16FDE0145 | Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV) | FKM  | 2018        |
| Delft                  | 14FDT001  | Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark                                | FKM  | 2018        |
| Delft                  | 17FDE0230 | Fietspad Martinus Nijhofflaan                                         | FKM  | 2018        |
| Delft                  | 15MDT001  | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft                               | VMWS | 2019        |
| Delft                  | 17WDE0316 | Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat                             | VMWS | 2019        |
| Delft                  | 16VDE0153 | Herinrichting Julianalaan (westzijde)                                 | VV   | 2019        |
| Delft                  | 17VDE0257 | Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat                                 | VV   | 2019        |
| Delft                  | 17VDE0256 | Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel                               | VV   | 2019        |
| Delft                  | 18VDE0361 | Fietsoversteken Voorhofdreef                                          | VV   | 2019        |
| Delft                  | 18VDE0452 | Verbeteren verkeersveiligheid Zeeheldenbuurt - Jaffalaan              | VV   | 2019        |
| Delft                  | 17VDE0345 | Fietsstraat Van Foreestweg                                            | FKM  | 2020        |
| Delft                  | 18FDE0358 | Fietsstrook Havenstraat tegenrichting                                 | FKM  | 2020        |
| Delft                  | 18FDE0378 | Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV)                  | FKM  | 2020        |
| Delft                  | 18FDE0464 | Fietspad Poptahof-Mercuriusstraat                                     | FKM  | 2020        |
| Delft                  | 19FDE0592 | Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2                         | FKM  | 2020        |
| Delft                  | 17WDE0272 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's                                    | VMWS | 2020        |
| Delft                  | 18MDE0379 | Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)                                      | VMWS | 2020        |
| Delft                  | 18WDE0372 | Verbeteren autobewegwijzering Delft                                   | VMWS | 2020        |
| Delft                  | 19VDE0539 | Zeeheldenbuurt fase 2                                                 | VV   | 2020        |
| Delft                  | 17FDE0227 | 3e ondergrondse fietsenstalling CS                                    | FKM  | 2021        |
| Delft                  | 16FDH0033 | Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg                    | FKM  | 2022        |
| Delft                  | 21ODE0889 | Bushaltes Teding van Berkhoutlaan en Foreestweg                       | OV   | 2022        |
| Delft                  | 21DDE0830 | 2 verkeersregelininstallaties naar iVRI's Delft                       | VMWS | 2022        |
| Delft                  | 21DDE0782 | 12 verkeersregelininstallaties naar iVRI's Delft                      | VMWS | 2022        |
| Delft                  | 21UDE0804 | Mobiliteitshub Delft                                                  | VMWS | 2022        |

| Aanvrager | Project   | Project                                                                             | Cat  | afgerond in |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Delft     | 19VDE0607 | Voorhofdreef                                                                        | VV   | 2022        |
| Delft     | 21VDE0810 | Herinrichting Julianalaan                                                           | VV   | 2022        |
| Delft     | 22FDE0940 | Verbreiding fietspad noordelijke Buitenwatersloot                                   | FKM  | 2023        |
| Delft     | 16ODE0163 | Herinrichting Reinier de Graafweg                                                   | VMWS | 2023        |
| Delft     | 20VDE0748 | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft                                                | VV   | 2023        |
| Delft     | 22VDE1005 | Verkeersmaatregelen Delflandplein                                                   | VV   | 2023        |
| Delft     | 22VDE0917 | Verkeersmaatregelen Noordeindseweg                                                  | VV   | 2023        |
| Delft     | 21VDE0815 | Nieuwe Plantage                                                                     | VV   | 2023        |
| Delft     | 23VDE1073 | Tweemolentjeskade                                                                   | VV   | 2024        |
| Den Haag  | 15FDG001  | Fietsparkeren binnenstad Den Haag Nobelstraat                                       | FKM  | 2018        |
| Den Haag  | 16FDH0023 | Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan                                                   | FKM  | 2018        |
| Den Haag  | 16FDH0108 | Fietsvoorzieningen Bankastraat                                                      | FKM  | 2018        |
| Den Haag  | 16KDH0129 | Handhaven fietsdepot 2016                                                           | FKM  | 2018        |
| Den Haag  | 16VDH0162 | Kwaliteit Fietspad 2015 Cluster Noordweg - tussen de Kwaklaan en de Leyweg- deel AE | FKM  | 2018        |
| Den Haag  | 17WDH0190 | Verbreiding toerit knooppunt Ypenburg van Laan van Delfvliet naar A4R (HGL-BBV-008) | VMWS | 2018        |
| Den Haag  | 16VDH0165 | Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017                                                 | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 16EDH0072 | Verkeersparcours 2016 en 2017                                                       | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17EDH0216 | Biking2skool 2017                                                                   | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17EDH0266 | Voorlichting jonge bestuurders tussen 12 en 25 jaar                                 | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17EDH0325 | Bob-sport Den Haag 2017                                                             | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17VDH0294 | Schoolomgevingen Den Haag 2017                                                      | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17EDH0326 | Verkeerseducatie Ouderen Den Haag 2017                                              | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 16EDH0069 | Veilig leren Fietsen 2016 en 2017                                                   | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 17VDH0318 | Blackspot aanpak Den Haag 2017 (Beresteinlaan - Meppelweg)                          | VV   | 2018        |
| Den Haag  | 12MDG004  | DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e                                          | VMWS | 2019        |
| Den Haag  | 17VDH0347 | Kempstraat                                                                          | VV   | 2019        |
| Den Haag  | 18VDH0463 | Blackspot Hobbemastraat-Paletplein-Vaillantlaan                                     | VV   | 2019        |
| Den Haag  | 18VDH0390 | Blackspot Gouveneurlaan - Genestetlaan                                              | VV   | 2019        |
| Den Haag  | 18VDH0423 | Schoolomgevingen 2018 Den Haag                                                      | VV   | 2019        |
| Den Haag  | 18EDH0447 | Verkeerseducatie 2018 Den Haag                                                      | VV   | 2019        |
| Den Haag  | 16KDH0004 | Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)              | FKM  | 2020        |
| Den Haag  | 18FDH0471 | Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg                                | FKM  | 2020        |
| Den Haag  | 19VDH0538 | Aanpassing infrastructuur voor Haga Shuttle                                         | VMWS | 2020        |
| Den Haag  | 18FDH0412 | Fietsvoorzieningen Vlaskamp                                                         | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 18VDH0504 | Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A, 2B en 2C                                      | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 17FDH0354 | Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)                          | FKM  | 2022        |
| Den Haag  | 20VDH0662 | Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo                                    | VV   | 2022        |

| Aanvrager | Project   | Project                                                                    | Cat  | afgerond in |
|-----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Den Haag  | 18VDH0370 | Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan                        | VV   | 2022        |
| Den Haag  | 20VDH0747 | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Den Haag                                    | VV   | 2022        |
| Den Haag  | 17FDH0353 | Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)    | FKM  | 2020        |
| Den Haag  | 18VDH0488 | Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg                                         | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 19EDH0594 | Verkeerseducatie Den Haag 2019                                             | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 19VDH0527 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinweg (Statenlaan - van Bergenstraat) | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 19VDH0568 | Schoolomgeving Den Haag 2019                                               | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 20VDH0686 | Schoolomgeving Den Haag 2020                                               | VV   | 2020        |
| Den Haag  | 18KDH0487 | KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV                                   | FKM  | 2021        |
| Den Haag  | 18KDH0487 | KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV                                   | FKM  | 2021        |
| Den Haag  | 18FDH0470 | Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg                                          | FKM  | 2021        |
| Den Haag  | 15FDG006  | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)             | FKM  | 2021        |
| Den Haag  | 20ODH0696 | Aanpassing Bushaltes t.b.v. E-bus 21 + 28 (deel 1)                         | OV   | 2021        |
| Den Haag  | 16MDH0034 | DVM Verkeerscentrales Den Haag                                             | VMWS | 2021        |
| Den Haag  | 19FDH0569 | Verbetermaatregelen langzaamverkeer station Laan van Noi (KTA 2019)        | VMWS | 2021        |
| Den Haag  | 19VDH0530 | Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan                | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 19VDH0531 | Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan                            | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 19VDH0578 | Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan                                   | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 20VDH0709 | Blackspot Loosduinsekade - Soestdijksekade - Kamperfoeliestraat            | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 20VDH0768 | Laan van Leidschenveen-Vrouw Avenweg                                       | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 18VDH0434 | Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan                                    | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 20VDH0710 | Schoolomgeving Den Haag 2020 deel 7                                        | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 19VDH0576 | Rotonde Westduinweg - Schokkersweg                                         | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 20VDH0732 | Verkeerseducatie Den Haag 2020                                             | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 20VDH0762 | Schoolomgeving 2020 Den Haag (deel 8)                                      | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 21VDH0816 | Schoolomgevingen 2021 Den Haag deel 9                                      | VV   | 2021        |
| Den Haag  | 18FDH0369 | Vrijliggend fietspad Madesteinweg                                          | FKM  | 2022        |
| Den Haag  | 20FDH0684 | Fietsvoorziening Westvlietweg-Spoorlaan                                    | FKM  | 2022        |
| Den Haag  | 14FDG006  | Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren                            | FKM  | 2022        |
| Den Haag  | 22ODH0916 | HOV Busbaan (No Regret CID Binckhorst)                                     | OV   | 2022        |
| Den Haag  | 17WDH0346 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag                                | VMWS | 2022        |
| Den Haag  | 21VDH0799 | Blackspot De la Reyweg - Dierenselaan                                      | VV   | 2022        |
| Den Haag  | 20VDH0683 | Herinrichting Soestdijkseplein                                             | VV   | 2022        |
| Den Haag  | 21EDH0870 | Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2021                             | VV   | 2022        |
| Den Haag  | 16FDH0115 | Verbeteren fiets steroute Scheveningen                                     | FKM  | 2023        |
| Den Haag  | 21IDH0894 | Haalbaarheidsstudie AVL M Binkhorst                                        | VMWS | 2023        |
| Den Haag  | 21VDH0861 | Blackspot Berensteinlaan - Melis Stokelaan Den Haag                        | VV   | 2023        |

| Aanvrager              | Project    | Project                                                              | Cat  | afgerond in |
|------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Den Haag               | 20VDH0730  | NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan           | VV   | 2023        |
| Den Haag               | 21VDH0899  | Schoolomgeving Den Haag (deel 10)                                    | VV   | 2023        |
| Den Haag               | 23VDH1070  | NWHR 3 - President Kennedylaan - Stadhouderslaan                     | VV   | 2023        |
| Den Haag               | 21FDH0886  | Fietsvoorzieningen Ringelwikke                                       | FKM  | 2023        |
| Den Haag               | 21FDH0862  | Fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag                               | FKM  | 2023        |
| Den Haag               | 22FDH1046  | Kruispunt Laan van Meerdervoort-Regentesselaan                       | VV   | 2023        |
| Den Haag               | 22EDH1008  | Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022                       | VV   | 2023        |
| Den Haag               | 23FDH1107  | Fietspaden Torenstraat Vondelstraat Zoutmanstraat lijn 16            | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 23FDH1140  | Verbeteren fiets en verkeersveiligheid Lijn 16 Den Haag (deel 2)     | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 22VDH1004  | Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan                            | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 21FDH0887  | Capaciteit en doorstroming fietsverkeer                              | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 15FDG007   | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld              | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 18FDH0488  | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche  | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 19VDH0599  | Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk                    | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 22VDH0998  | Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan te Den Haag                       | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | 23EDH1096  | Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie Den Haag 2023              | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 23VDH1131  | Schoolomgeving Den Haag (deel 12)                                    | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 22VDH1034  | 60 slimme snelheidsdisplays                                          | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 22VDH1037  | Schoolomgeving Den Haag (deel 11)                                    | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 19DDH0588  | 68 IVRI's Den Haag (KTA2019)                                         | VV   | 2024        |
| Den Haag               | 23KDH1104  | Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan           | FKM  | 2024        |
| Den Haag               | P20240017  | Fietsvriendelijke kruispunten Den Haag 2024 - M. Stokelaan           | FKM  | 2025        |
| Krimpen aan den IJssel | KYKYD03047 | Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)                      | VMWS | 2019        |
| Krimpen aan den IJssel | 18VKR0419  | Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk                                | VV   | 2019        |
| Krimpen aan den IJssel | 20VKR0704  | Schoolomgeving Het Kompas                                            | VV   | 2021        |
| Krimpen aan den IJssel | 19FLA0638  | Fietspad Berkelsedijkje (MFR)                                        | FKM  | 2022        |
| Krimpen aan den IJssel | 22KKR0914  | Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan                     | FKM  | 2023        |
| Krimpen aan den IJssel | 22VKR1010  | Verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o.                     | VV   | 2023        |
| Krimpen aan den IJssel | 21FRK0814  | Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan | FKM  | 2023        |
| Krimpen aan den IJssel | 20WKY0760  | Algera-corridor: grote kruising                                      | VMWS | 2023        |
| Krimpen aan den IJssel | 23FKR1083  | Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan | FKM  | 2024        |
| Krimpen aan den IJssel | 23FKR1079  | Fietsstraat Lekdijk                                                  | FKM  | 2024        |
| Krimpen aan den IJssel | 22VKR1011  | Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland                        | VV   | 2024        |
| Lansingerland          | LALAF02380 | Regionale fietsroute 7 LALAF02380                                    | FKM  | 2018        |
| Lansingerland          | LALAF02611 | Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611                          | FKM  | 2018        |
| Lansingerland          | 16VLV0135  | Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurs college                        | VV   | 2018        |
| Lansingerland          | LALAV03071 | 30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel                        | VV   | 2019        |

| Aanvrager             | Project    | Project                                                                   | Cat  | afgerond in |
|-----------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Lansingerland         | 18VLA0359  | Planetenweg/Oostersingel                                                  | VV   | 2019        |
| Lansingerland         | 17FPN0271  | Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)                                | FKM  | 2020        |
| Lansingerland         | 18FLA0421  | Verlichting Landscheidingsfietspad                                        | FKM  | 2020        |
| Lansingerland         | 19VLA0563  | Fietsveilige rotondes                                                     | VV   | 2021        |
| Lansingerland         | 19OLA0573  | R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)                        | OV   | 2023        |
| Lansingerland         | 19KLA0598  | Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)                                        | OV   | 2023        |
| Leidschendam-Voorburg | 16FLV0167  | Fietsenstalling Randstadrail station Leidschendam-Voorburg                | FKM  | 2018        |
| Leidschendam-Voorburg | 17FLV0332  | Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (BBV) | FKM  | 2018        |
| Leidschendam-Voorburg | MAMAE03021 | Aanleg bushaltes Laan 1940 - 1945                                         | OV   | 2018        |
| Leidschendam-Voorburg | 17FLV0243  | Sterroute Voorburg/CBS                                                    | FKM  | 2019        |
| Leidschendam-Voorburg | 17FLV0289  | Fietspaden Mgr. Van Steelaan                                              | FKM  | 2019        |
| Leidschendam-Voorburg | 16MLV0012  | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)           | VMWS | 2019        |
| Leidschendam-Voorburg | 16VLV0150  | Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan                            | VMWS | 2019        |
| Leidschendam-Voorburg | 17KLV0301  | Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat                                 | VV   | 2019        |
| Leidschendam-Voorburg | 17VLV0331  | Herinrichting Nieuwstraat                                                 | VV   | 2020        |
| Leidschendam-Voorburg | 18DLV0366  | iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks                                      | VMWS | 2022        |
| Leidschendam-Voorburg | 20VLV0749  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Leidschendam-Voorburg                      | VV   | 2023        |
| Leidschendam-Voorburg | 17WLV0317  | Verbindingsweg Stompwijk                                                  | VMWS | 2023        |
| Leidschendam-Voorburg | P20250036  | Asfalteren fietspaden Hofzichtlaan en Laan van                            | FKM  | 2025        |
| Leidschendam-Voorburg | P20250053  | Fietspaden Veursestraatweg - De Koppels                                   | FKM  | 2025        |
| Maassluis             | 12AMD001   | Hoopolderweg                                                              | VMWS | 2018        |
| Maassluis             | 17EMA0232  | Verkeerseducatie 2017                                                     | VV   | 2018        |
| Maassluis             | 17KMA0236  | Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn                           | FKM  | 2019        |
| Maassluis             | 17PMA0235  | P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023)                 | FKM  | 2019        |
| Maassluis             | 19OMA0552  | Bushaltes Jan Schoutenlaan en Westlandseweg                               | OV   | 2021        |
| Maassluis             | 21VMA0837  | Vrijligend fietspad Kwartellaan                                           | VV   | 2022        |
| Maassluis             | 20VMA0752  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis                                  | VV   | 2023        |
| Midden-Delfland       | 17ENI0319  | Verkeerseducatie Nissewaard 2017                                          | VV   | 2018        |
| Midden-Delfland       | 15FMD002   | Fietsstraat Beresteyn                                                     | FKM  | 2019        |
| Midden-Delfland       | 08TMD001   | Bushaltes Midden-Delfland cluster 1                                       | OV   | 2019        |
| Midden-Delfland       | 20FMD668   | Verlichting fietspad Weidepad                                             | FKM  | 2021        |
| Midden-Delfland       | 17VMD0277  | Oversteek Lotsweg bij Woudseweg                                           | VV   | 2022        |
| Midden-Delfland       | 17VMD0277  | Oversteek Lotsweg bij Woudseweg                                           | VV   | 2022        |
| Midden-Delfland       | 20VMD0759  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland                            | VV   | 2023        |
| Midden-Delfland       | 21VMD0824  | herinrichting kruising Harnaschdreef                                      | VV   | 2024        |
| Nissewaard            | 16FNI0127  | Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)                     | FKM  | 2018        |
| Nissewaard            | 20FNO679   | Fietspad Hekelingseweg                                                    | FKM  | 2021        |



| Aanvrager          | Project   | Project                                                        | Cat  | afgerond in |
|--------------------|-----------|----------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Nissewaard         | 18VNI0473 | Verkeerveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018               | VV   | 2021        |
| Nissewaard         | 19FPN0535 | Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg                          | FKM  | 2022        |
| Nissewaard         | 20PNI0682 | Uitbreiden P+R metrostation Heemraadaan                        | FKM  | 2023        |
| Nissewaard         | 19KNI0601 | Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)                | FKM  | 2023        |
| Nissewaard         | 21FNI0822 | Reconstructie Borgteweg                                        | FKM  | 2023        |
| Nissewaard         | 19ONI0629 | Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2019                        | OV   | 2023        |
| Nissewaard         | 21WNI0794 | Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard                       | VMWS | 2024        |
| Nissewaard         | 22VNI0991 | Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1                     | VV   | 2024        |
| Nissewaard         | 20VNI0727 | Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020              | VV   | 2024        |
| Nissewaard         | 22VNI0993 | Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.                      | VV   | 2024        |
| Nissewaard         | 22VNI0992 | Reconstructie Vondelsingel Oost                                | VV   | 2025        |
| Nissewaard         | 23DNI1116 | 1 iVRI Nissewaard 2023                                         | VMWS | 2025        |
| Nissewaard         | 23VNI1117 | Gedragscampagne 2024 Nissewaard                                | VV   | 2025        |
| Nissewaard         | 20ONI0642 | Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020                        | OV   | 2025        |
| Nissewaard         | 22VNI1012 | Reconstructie De Vroon Heenvliet                               | VV   | 2025        |
| Nissewaard         | 23VNI1114 | Reconstructie Hekelingseweg                                    | VV   | 2025        |
| Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0105 | Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg                        | FKM  | 2018        |
| Pijnacker-Nootdorp | 16MPN0036 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Pijnacker-Nootdorp           | VMWS | 2018        |
| Pijnacker-Nootdorp | 15VPP003  | Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017       | VV   | 2018        |
| Pijnacker-Nootdorp | 15VPP002  | 30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt                      | VV   | 2018        |
| Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0025 | Fietsproject Ruyven - Zuidpolder                               | FKM  | 2019        |
| Pijnacker-Nootdorp | 18ERI0480 | Verkeerseducatie Ridderkerk 2018                               | VV   | 2019        |
| Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0017 | Fietspad Virulypad F227.5                                      | FKM  | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 19OPN639  | Plaatsing 2 R-net abri's Pijnacker centrum, buslijn 455        | OV   | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 10APP001  | Komkommerweg fase 1                                            | VMWS | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 13APP001  | Oostelijke Randweg fase 2                                      | VMWS | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 14APP001  | Komkommerweg fase 2                                            | VMWS | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 18FPN0408 | Komkommerweg fase 3 fietstunnel                                | VMWS | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 14FPP005  | 30 km-zone Pijnacker-Noord                                     | VV   | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 17VPN0247 | 30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt                              | VV   | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 19EPN0610 | Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal                          | VV   | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 20EPN664  | Uitbreiding taken verkeersleerkracht School op Seef (SoS) 2020 | VV   | 2020        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21OPN0812 | R-net bushaltes Raadshuisplein, Pijnacker                      | OV   | 2021        |
| Pijnacker-Nootdorp | 18WPN0484 | Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven                   | VMWS | 2021        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21EPN0819 | Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021                     | VV   | 2021        |
| Pijnacker-Nootdorp | 17FPN0285 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp              | VV   | 2021        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21EPN0857 | Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal fase 2 (2020-2021) PN    | VV   | 2021        |



| Aanvrager          | Project   | Project                                                                     | Cat  | afgerond in |
|--------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Pijnacker-Nootdorp | 21OPN0818 | Bushalte lijn 60, Station Nootdorp (Hofweg)                                 | OV   | 2022        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21VPN0826 | Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en R-netbushalte Vlielandseweg     | OV   | 2022        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21EPN0891 | Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021/2022                             | VV   | 2023        |
| Pijnacker-Nootdorp | 22EPN0997 | Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2022-2023                             | VV   | 2023        |
| Pijnacker-Nootdorp | 22VPN0995 | Fietscampagne rotondes Pijnacker-Nootdorp                                   | VV   | 2023        |
| Pijnacker-Nootdorp | 23VPN1091 | Herhaling verkeersveiligheidscampagne rotondes P-N 2023                     | VV   | 2024        |
| Pijnacker-Nootdorp | 21DPN0821 | 2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp               | VMWS | 2024        |
| Pijnacker-Nootdorp | 23VPN1092 | Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024                               | VV   | 2024        |
| Pijnacker-Nootdorp | 19VPN0579 | Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg                      | VV   | 2025        |
| Pijnacker-Nootdorp | P20240058 | Herhaling verkeersveiligheidscampagne rotondes 2024                         | VV   | 2025        |
| Ridderkerk         | 17ERI0278 | Verkeerseducatie Ridderkerk 2017                                            | VV   | 2019        |
| Ridderkerk         | 19FRI0529 | Fietspad Ringdijk Ridderkerk                                                | FKM  | 2021        |
| Ridderkerk         | 20FRK0715 | Fietspad Verbindingsweg - A16                                               | FKM  | 2021        |
| Ridderkerk         | 20KRK0714 | Eisenhowerplein fietsparkeren                                               | FKM  | 2022        |
| Ridderkerk         | 20FRI0680 | Fietspaden Rijksstraatweg                                                   | FKM  | 2023        |
| Ridderkerk         | 22VRI1024 | Inrichting schoolzones Ridderkerk 2022                                      | VV   | 2023        |
| Ridderkerk         | 21FRI0828 | Fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord                     | FKM  | 2023        |
| Ridderkerk         | 20VRI0754 | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk                                   | VV   | 2023        |
| Rijswijk           | 16VRK0155 | VRI Beatrixlaan (BB27a3)                                                    | VMWS | 2018        |
| Rijswijk           | 16MRK0026 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)                          | VMWS | 2018        |
| Rijswijk           | 13VRK001  | Verkeerseducatie                                                            | VV   | 2018        |
| Rijswijk           | 16VRK0117 | Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn                   | VV   | 2018        |
| Rijswijk           | 16VRK0079 | Veilige schoolomgeving 2016-2017                                            | VV   | 2018        |
| Rijswijk           | 17FRK0328 | Sir Winston Churchilllaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)             | FKM  | 2019        |
| Rijswijk           | 17FRK0198 | Delftweg (BBV)                                                              | FKM  | 2019        |
| Rijswijk           | 17TRK0302 | Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51                                        | OV   | 2019        |
| Rijswijk           | 18TRK0360 | Bushaltes Esdoornstraat                                                     | OV   | 2019        |
| Rijswijk           | 17VRK0260 | Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan                                       | VV   | 2019        |
| Rijswijk           | 20ORK0699 | Infrastructurale en verkeersregeltechnische aanpassing tbv lijn 51 EBS      | OV   | 2022        |
| Rijswijk           | 18ERK0386 | Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk                                         | VV   | 2022        |
| Rijswijk           | 20FRK0738 | Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3 | FKM  | 2023        |
| Rijswijk           | 17MRW0342 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk                                 | VMWS | 2023        |
| Rijswijk           | 21FRK0867 | Herinrichting Steenlaan                                                     | FKM  | 2023        |
| Rijswijk           | 22DRK1038 | 3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023               | VMWS | 2024        |
| Rijswijk           | 20DRK0766 | ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk                                      | VMWS | 2024        |
| Rijswijk           | 22VRK0999 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg                                    | VV   | 2024        |
| Rijswijk           | 21VRK0820 | Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord                       | VV   | 2024        |

| Aanvrager | Project    | Project                                                                     | Cat  | afgerond in |
|-----------|------------|-----------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Rijswijk  | 20FRK0718  | Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)                       | FKM  | 2025        |
| Rijswijk  | 17KRK0280  | Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2 | FKM  | 2025        |
| Rijswijk  | 18VRK0485  | Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan                                | VV   | 2025        |
| Rijswijk  | 21FRK0836  | Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan                                   | FKM  | 2025        |
| Rijswijk  | 20FRK0695  | Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan                | FKM  | 2025        |
| Rijswijk  | 22VRK1023  | Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022                                        | VV   | 2025        |
| Rotterdam | RDRDF03067 | Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017)                                      | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | RDRDF02750 | Fietspad Volgerweg RDRDF02750                                               | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 16KRO0008  | Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)                                        | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 16KRO0121  | Fietsvoorzieningen Goudse Rijkweg - Vlietlaan route 08                      | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 17FRO0211  | Fietspad Proveniersplein - Stationssingel route 426                         | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 17FRO0312  | Fietsparkeren OV-haltes                                                     | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 16FRO0100  | Fietspad Grote Stern - route 07                                             | FKM  | 2018        |
| Rotterdam | 17TRO0329  | Bushalte Driemanssteeg                                                      | OV   | 2018        |
| Rotterdam | 17ORO0192  | Aanleg bushaltes Hoek van Holland Strandweg en badweg                       | OV   | 2018        |
| Rotterdam | 18WRO0340  | Bijdrage Rotterdam 2018 Nieuw Waterland                                     | VMWS | 2018        |
| Rotterdam | RDRDV03061 | Blackspot Zuiderparkweg - Slinge                                            | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 16VRO0128  | Blackspot Groene Kruisweg - Laning                                          | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 17VRO0215  | Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat                              | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 16VRO0133  | Blackspot Colosseumweg - Beukendaal                                         | VV   | 2018        |
| Rotterdam | RDRDV03062 | Blackspot Schiekade-Teilingerstraat                                         | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 16VRO0131  | Blackspot Matlingeweg - Galateestraat                                       | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 17ERO0254  | Verkeerseducatie Rotterdam 2017                                             | VV   | 2018        |
| Rotterdam | RDRDV03024 | BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024                                        | VV   | 2018        |
| Rotterdam | RDRDV03057 | Sanering Blackspot Kreekhuizenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk                 | VV   | 2018        |
| Rotterdam | 17FRO0265  | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019)               | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17KRO0267  | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019)              | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17KRO0270  | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019)            | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17FRO0263  | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019)            | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17KRO0268  | Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019)          | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17KRO0269  | Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019)     | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 17FRO0313  | Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam                                 | FKM  | 2019        |
| Rotterdam | 18ORO0383  | Nieuwe bushaltes Hoek van Holland                                           | OV   | 2019        |
| Rotterdam | 16ORO0073  | OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)                                           | OV   | 2019        |
| Rotterdam | RDRDC02848 | P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD                          | VMWS | 2019        |
| Rotterdam | 16VRO0132  | Blackspot Rosestraat-Vuurplaat                                              | VV   | 2019        |
| Rotterdam | RDRDV02517 | Blackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517                               | VV   | 2019        |

| Aanvrager | Project    | Project                                                                           | Cat  | afgerond in |
|-----------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Rotterdam | RDRDV02391 | 30 km Groenenhagen RDRDV02391                                                     | VV   | 2019        |
| Rotterdam | 16FRO0171  | Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)                                | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 17FRO0310  | Fietsparkeren OV-haltes                                                           | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 17KRO0199  | Fietstrommels 2017                                                                | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 18FRO0376  | Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport                                   | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 18FRO0472  | Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat                                   | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 18FRO0478  | Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde                                              | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 18KRO0495  | Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea      | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 18KRO0497  | Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam westelijke locaties, 1e Middellandstraat ea | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 17FRO0290  | Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)                        | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 19FRO0591  | Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug                                  | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 19FRO0545  | Fietspaden Molenvliet                                                             | FKM  | 2020        |
| Rotterdam | 19ORO0536  | Bushalte Zomerland zuidzijde, buslijn 75 (KTA 2019-3)                             | OV   | 2020        |
| Rotterdam | 19ORO0553  | Haltepaar aan de Oud Pernisseweg te Pernis                                        | OV   | 2020        |
| Rotterdam | 18MRO0450  | Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel                                         | VMWS | 2020        |
| Rotterdam | RDRDW02618 | Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618                                         | VMWS | 2020        |
| Rotterdam | 16VRO0130  | Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat                                        | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 17VRO0306  | Blackspot Gordelweg                                                               | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 17VRO0307  | Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde                                          | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 18EVRO0435 | Verkeerseducatie Rotterdam 2018                                                   | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 18VRO0486  | Argonautenweg Jasonweg rotonde                                                    | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 19ORO0554  | Blackspot Dorpsweg - Kromme Zandweg                                               | VV   | 2020        |
| Rotterdam | 19FRO0526  | Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg                                                 | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 17PRO0252  | Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven                              | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 20FRO671   | Pleinweg oversteken                                                               | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 18FRO0446  | Fietssuggestiestroken Linker Rottekade                                            | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 19PRO0612  | P+R Meijersplein                                                                  | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 19KRO0611  | Fietsparkeren OV locaties                                                         | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 20FRO676   | Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg                                            | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 20FRO0661  | Fietskruisingen A16 en A20                                                        | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 18KRO0496  | Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg                                            | FKM  | 2021        |
| Rotterdam | 19ORO0540  | Bushalte Pythagorasweg buslijn 70                                                 | OV   | 2021        |
| Rotterdam | 19ORO0608  | Onderdoorgang De Lugt                                                             | OV   | 2021        |
| Rotterdam | 20ORO0744  | Haltepaar op de Groene Kruisweg buslijn 69                                        | OV   | 2021        |
| Rotterdam | 19IRO0589  | Haalbaarheidsstudie AVL M ss Rotterdam - Katendrecht                              | VMWS | 2021        |
| Rotterdam | 19ERO0558  | Verkeerseducatie Rotterdam 2019                                                   | VV   | 2021        |
| Rotterdam | 17VRO0308  | Blackspot Fair Oaksbaan-Bovendijk                                                 | VV   | 2021        |

| Aanvrager | Project   | Project                                                             | Cat  | afgerond in |
|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Rotterdam | 17VRO0309 | Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat                        | VV   | 2021        |
| Rotterdam | 20VRO673  | Blackspot Ringdijk - Wilgenlei                                      | VV   | 2021        |
| Rotterdam | 20VRO674  | Blackspot Buitendijktunnel Colosseumweg                             | VV   | 2021        |
| Rotterdam | 20FRO0700 | Slinge fietspad zuidzijde                                           | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 19FRO0619 | Mathenesserweg verbreden fietspad (MFR)                             | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 21FRO0797 | Fietssuggestiestroken Wollefoffenweg                                | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 20FRO0739 | Fietsoversteek Zuiderparkweg metro Slinge                           | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 20FRO0687 | Woensdrechtstraat Park16hoven                                       | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 21PRO0864 | P+R Noorderhelling casco                                            | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 17FRO0295 | Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)                                      | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 20FRO0658 | Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte) | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 20FSC0697 | Fietspad Horvathweg                                                 | FKM  | 2022        |
| Rotterdam | 20ORO0660 | Reconstructie Harwichknoop-stationsomgeving Hoek van Holland haven  | OV   | 2022        |
| Rotterdam | 19DRO0596 | VRI Kralingsezoom                                                   | OV   | 2022        |
| Rotterdam | 20ERO0705 | Verkeerseducatie 2020                                               | VV   | 2022        |
| Rotterdam | 20VRO675  | Blackspot Beijerlandse laan - Putselaan                             | VV   | 2022        |
| Rotterdam | 21VRO0803 | Black spot Matlingeweg - Linschotenstraat                           | VV   | 2022        |
| Rotterdam | 21ERO0825 | Verkeerseducatie Rotterdam 2021                                     | VV   | 2022        |
| Rotterdam | 21FRO0833 | Walvoorzieningen POW Marconistraat                                  | FKM  | 2023        |
| Rotterdam | 22KRO0989 | Fietsparkeren HvH fietskluizen 2022                                 | FKM  | 2023        |
| Rotterdam | 20FRO0731 | Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug                               | FKM  | 2023        |
| Rotterdam | 23WRO1076 | HWN/OWN -aansluiting A15 - Aveling                                  | VMWS | 2023        |
| Rotterdam | 21VRO0800 | Black spot Maasboulevard - uitrit Shell                             | VV   | 2023        |
| Rotterdam | 21FRO0868 | Fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR)                              | FKM  | 2023        |
| Rotterdam | 22ERO0974 | Verkeerseducatie Rotterdam 2022                                     | VV   | 2023        |
| Rotterdam | 20ORO667  | Tramkeerlus Wilhelminaplein                                         | OV   | 2023        |
| Rotterdam | 19VRO0609 | Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk                              | VV   | 2023        |
| Rotterdam | 20WRO0765 | Verkeersprojecten Hoek van Holland                                  | FKM  | 2023        |
| Rotterdam | 21FRO0865 | Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS                           | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 22VRO0972 | Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat                                | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 21FRO0871 | Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg                                | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 22KRO0990 | Fietsenstalling Kralingse Zoom                                      | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 21FRO0866 | Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg                                | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 20FRO677  | Fietsstraat Poelenburg                                              | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 20VRO0713 | Blackspot Bergweg - Schiekade                                       | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 22VRO0919 | Black spot Marconiplein                                             | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 19FRO0613 | Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland                   | FKM  | 2024        |

| Aanvrager | Project    | Project                                                   | Cat  | afgerond in |
|-----------|------------|-----------------------------------------------------------|------|-------------|
| Rotterdam | 22FRO0981  | Herinrichting Walenburgerweg                              | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 21VRO0813  | Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat             | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 23ERO1087  | Verkeerseducatie Rotterdam 2023                           | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 20PRO0743  | P+R Noorderhelling                                        | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 21VRO0890  | Black spot Vuurplaat                                      | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 21FRO0872  | Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom         | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 22ORO0944  | Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat                | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 21VRO0876  | Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg      | VV   | 2024        |
| Rotterdam | 19FRO0613  | Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland         | FKM  | 2024        |
| Rotterdam | 20VRO0712  | Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat               | VV   | 2025        |
| Rotterdam | 23VRO1072  | Verleggen Colosseumweg                                    | VV   | 2025        |
| Rotterdam | 23KRO1136  | Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)             | FKM  | 2025        |
| Rotterdam | 22FRO1027  | Herinrichting Statenpad fietsstraat                       | FKM  | 2025        |
| Rotterdam | 22FRO0987  | Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland                   | FKM  | 2025        |
| Schiedam  | 16FSC0122  | Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414    | FKM  | 2018        |
| Schiedam  | 16FSC0090  | Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekselijn              | FKM  | 2018        |
| Schiedam  | SCSCC02756 | Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756         | VMWS | 2018        |
| Schiedam  | 16WVL0053  | Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)           | VMWS | 2018        |
| Schiedam  | SCSCV01462 | Fietspad Nieuw Matheneseestraat SCSCV01462                | VV   | 2018        |
| Schiedam  | 17VSC0217  | Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan                | VV   | 2018        |
| Schiedam  | SCSCC02610 | P+R Schieveste                                            | FKM  | 2019        |
| Schiedam  | SCSCC03029 | P+R Schieveste                                            | FKM  | 2019        |
| Schiedam  | 17FSC0212  | Reconstructie fietspad Westfrankelandsedijk (BBV RTD 041) | FKM  | 2019        |
| Schiedam  | 17WSC0188  | Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)           | OV   | 2019        |
| Schiedam  | 17VSC0300  | Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat   | VV   | 2019        |
| Schiedam  | 18FSC0474  | Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411            | FKM  | 2020        |
| Schiedam  | 18MSC0462  | KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam                | VMWS | 2020        |
| Schiedam  | 17VSC0304  | Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan                 | VV   | 2020        |
| Schiedam  | 17FSC0296  | Fietspad Beatrixlaan - route 412                          | FKM  | 2021        |
| Schiedam  | SCSCH03070 | Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015                       | OV   | 2021        |
| Schiedam  | 17VSC0303  | Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg                  | VV   | 2021        |
| Schiedam  | 17VSC0321  | Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat            | VV   | 2021        |
| Schiedam  | 18FSC0468  | Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411                 | FKM  | 2022        |
| Schiedam  | 21FSC0856  | Fietsmaatregelen Woudweg                                  | FKM  | 2022        |
| Schiedam  | 19OSC0622  | Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019) | OV   | 2022        |
| Schiedam  | 22FSC0931  | Aanleg+asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan                 | FKM  | 2023        |



| Aanvrager      | Project    | Project                                                                       | Cat  | afgerond in |
|----------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Vlaardingen    | VLVLF03075 | Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)                                      | FKM  | 2018        |
| Vlaardingen    | 18WVL0339  | Bijdrage Vlaardingen 2018 Nieuw Waterland                                     | VMWS | 2018        |
| Vlaardingen    | 16WVL0053  | Verbetering knooppunt Vijfsluizen                                             | VMWS | 2018        |
| Vlaardingen    | 16WVL0052  | Spoorkruising Marathonweg                                                     | VMWS | 2019        |
| Vlaardingen    | 17OVL0229  | Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum                          | OV   | 2021        |
| Vlaardingen    | 18VVL0515  | Rotonde Zwanesingel                                                           | VV   | 2021        |
| Vlaardingen    | 19KVL0597  | Fietsenstallingen Hoekselijn                                                  | FKM  | 2024        |
| Vlaardingen    | 20FVL0751  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen                                    | VV   | 2025        |
| Voorne aan Zee | BIBIV3082  | 30 km/h -zone Anna Hoevestraat                                                | VV   | 2018        |
| Voorne aan Zee | 16EHE0124  | Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016                                          | VV   | 2018        |
| Voorne aan Zee | KYKYV03037 | Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College                           | VV   | 2018        |
| Voorne aan Zee | 16FWA0040  | Fietsmaatregelen centrum                                                      | FKM  | 2018        |
| Voorne aan Zee | 17VWV0284  | 30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne                                           | VV   | 2019        |
| Voorne aan Zee | 18EHE0410  | School op SEEF 2018 Hellevoetsluis                                            | VV   | 2019        |
| Voorne aan Zee | 17EBR0213  | Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (TotallyTraffic) | VV   | 2020        |
| Voorne aan Zee | HEHEW02866 | Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III                                 | VMWS | 2020        |
| Voorne aan Zee | 16VHE0172  | 30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt                                        | VV   | 2020        |
| Voorne aan Zee | 19OBR0630  | Toegankelijke bushaltes Brielle 2019                                          | OV   | 2021        |
| Voorne aan Zee | 20OBR0643  | Toegankelijke bushaltes Brielle 2020                                          | OV   | 2021        |
| Voorne aan Zee | 20OHE653   | Bushaltes Ebstroom nabij Vlasakkerlaan, lijn 105                              | OV   | 2021        |
| Voorne aan Zee | 20VHE0753  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Hellevoetsluis                                 | VV   | 2021        |
| Voorne aan Zee | 20OHE641   | Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis                                     | OV   | 2022        |
| Voorne aan Zee | 20KHE0702  | Realisatie R-Net haltes inclusief fietsenstallingen Hellevoetsluis (R-net)    | OV   | 2023        |
| Voorne aan Zee | 23VVZ1055  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Voorne aan Zee                                 | VV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | 21VBR0796  | Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle                                        | VV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | 22VWV1003  | Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg                 | VV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | 17VHE0253  | 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt                                                  | VV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | 22FHE0905  | Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg                       | OV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | 23VVZ1134  | Gedragscampagne 2024 Voorne aan Zee                                           | VV   | 2024        |
| Voorne aan Zee | P20240103  | Verkeersveiligheid gedragsaanpak Voor-Putten 2024                             | VV   | 2025        |
| Wassenaar      | 16MWA0042  | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f                             | VMWS | 2018        |
| Wassenaar      | 14VWD007   | verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl                            | VMWS | 2018        |
| Wassenaar      | 14VWR003   | Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift                                          | VV   | 2018        |
| Wassenaar      | 16FWA0063  | Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg                           | FKM  | 2023        |
| Wassenaar      | 22VWA1039  | Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje                                          | VV   | 2024        |
| Wassenaar      | 22VWA1040  | Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg                                  | VV   | 2024        |
| Wassenaar      | 16VWA0064  | Waaledorperlaan Duurzaam Veilig                                               | FKM  | 2024        |



| Aanvrager  | Project    | Project                                                         | Cat  | afgerond in |
|------------|------------|-----------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Wassenaar  | 22VWA1041  | Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan                    | VV   | 2024        |
| Wassenaar  | 22VWA1033  | Oversteek Wassenaarseslag                                       | VV   | 2025        |
| Westland   | 17FWE0273  | Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg                               | FKM  | 2018        |
| Westland   | 16VWE0164  | Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintseul                   | VV   | 2018        |
| Westland   | 16VWE0174  | School-thuisroute fase 3 T-splitsing Groenpad/Poeldijkseweg     | VV   | 2018        |
| Westland   | 17VWE0225  | School-thuisroute fase 3 - Burgemeester Cramerlaan/ Veilingweg  | VV   | 2018        |
| Westland   | 17VWE0324  | School-thuisroute 4e fase Opstalweg Naaldwijk                   | VV   | 2018        |
| Westland   | 17EWE0231  | School-thuisroute Arckelweg                                     | VV   | 2018        |
| Westland   | 17VWE0275  | School-thuisroute 3e fase fietsvoorz. Hoogwerf te Naaldwijk     | VV   | 2018        |
| Westland   | WVWVE02834 | Verkeersleerkracht Westvoorne WVWVE02834                        | VV   | 2018        |
| Westland   | 17FWE0251  | Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV)                     | FKM  | 2019        |
| Westland   | 15MWD001   | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)              | VMWS | 2019        |
| Westland   | 17VWE0234  | N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg | VMWS | 2019        |
| Westland   | 17VWE0334  | School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier                     | VV   | 2019        |
| Westland   | 17VWE0238  | Aanpassen Middenweg Boomawatering                               | VV   | 2019        |
| Westland   | 17FWE0195  | Fietspad Groene Schakel woonrijp maken                          | FKM  | 2020        |
| Westland   | 18FWE0477  | Bewaakte fietsenstalling Verdilaan                              | FKM  | 2020        |
| Westland   | 17VWE0330  | Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg                 | VMWS | 2020        |
| Westland   | 17VWE0323  | School-thuisroute 4e fase Van Ienepstraat 's-Gravenzande        | VV   | 2020        |
| Westland   | 17VWE0343  | Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan                              | VV   | 2021        |
| Westland   | 17VWE0344  | Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg                      | VV   | 2021        |
| Westland   | 18FWE0483  | Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier                 | FKM  | 2023        |
| Westland   | 20VWE0750  | Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Westland                         | VV   | 2023        |
| Westland   | 21EWE0784  | School op SEEF en leer in het Verkeer, Westland                 | VV   | 2023        |
| Westland   | 22EWE0915  | Gedragbeïnvloedingsprojecten gemeente Westland                  | VV   | 2023        |
| Westland   | 22VWE1030  | Verkeersveiligheid Hollewating, Kwintseul                       | VV   | 2023        |
| Westland   | 22VWE1031  | Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg                           | VV   | 2024        |
| Westland   | 21DWE0805  | Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland                          | VMWS | 2024        |
| Westland   | 22VWE1032  | Fietsstroken Veilingweg, De Lier                                | FKM  | 2024        |
| Westland   | 23EWE1071  | Gedragbeïnvloedingsprojecten 2023 Westland                      | VV   | 2024        |
| Westland   | 23VWE1109  | Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg                             | VV   | 2025        |
| Westland   | 24EWE1151  | Verkeerseducatie en gedragsprojecten Westland 2024              | VV   | 2025        |
| Zoetermeer | 13MZR002   | gebiedsaanpak Z' meer fietsnetwerk bedrijventerrein             | FKM  | 2018        |
| Zoetermeer | 15FZR004   | Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat                            | FKM  | 2018        |
| Zoetermeer | 14VZR003   | Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden                | FKM  | 2018        |
| Zoetermeer | 15TZR001   | Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn                               | OV   | 2018        |
| Zoetermeer | 17VZO0197  | Kruising Van Aalstlaan, Dumeelaan, Gaardedreef, Van Aalstlaan   | VMWS | 2018        |

| Aanvrager  | Project   | Project                                                                 | Cat  | afgerond in |
|------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Zoetermeer | 14AZR001  | Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode                                      | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 15VZR003  | Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan               | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 14VZR003  | School-thuisroutes Zoetermeer                                           | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 16EZO051  | Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2016/2017              | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 16VZO0075 | Kruising Kadelaan / Zijdewerf                                           | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 17VZO0206 | Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)            | VV   | 2018        |
| Zoetermeer | 17FZO0336 | Afronden project bromfietzers op de rijbaan                             | FKM  | 2019        |
| Zoetermeer | 17FZO0337 | Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel                | FKM  | 2019        |
| Zoetermeer | 19OZO0532 | Aanpassingen Woudlaan tbv nieuwe Concessie                              | OV   | 2019        |
| Zoetermeer | 18OZO0449 | Kleine maatregelen openbaar vervoer                                     | OV   | 2019        |
| Zoetermeer | 16MZO0035 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer                            | VMWS | 2019        |
| Zoetermeer | 17WZO0305 | Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)                    | VMWS | 2019        |
| Zoetermeer | 16VZO0125 | Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan                                  | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 17EZO0245 | Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018                       | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 17VZO0261 | Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 18EZO0396 | Fietsalert                                                              | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 17MZO0264 | Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan                | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 17FZO0262 | Inrichten schoolzones                                                   | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 18EZO0507 | Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer   | VV   | 2019        |
| Zoetermeer | 16FZO0050 | Nachtnet Fiets                                                          | FKM  | 2020        |
| Zoetermeer | 17FZO0281 | Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1 | FKM  | 2020        |
| Zoetermeer | 17FZO0287 | Rondje Meerpolder                                                       | FKM  | 2020        |
| Zoetermeer | 17OZO0218 | RandstadRailhalte Stadhuis                                              | OV   | 2020        |
| Zoetermeer | 19VZO0590 | Landelijke MONO-campagne                                                | OV   | 2020        |
| Zoetermeer | 19IZO0557 | Haalbaarheidsstudie AVL M Dutch Innovation Park 2019                    | VMWS | 2020        |
| Zoetermeer | 18VZO0367 | Verkeersveiligheid winkelcentra                                         | VV   | 2020        |
| Zoetermeer | 18VZO0368 | Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat                                 | VV   | 2020        |
| Zoetermeer | 19VZO0537 | Aanpassing kruispunt 1e Stationsstraat - Karel Doormanlaan              | VV   | 2020        |
| Zoetermeer | 19VZO0566 | Reconstructie Karel Doormanlaan                                         | VV   | 2020        |
| Zoetermeer | 17FZO0286 | Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)                               | FKM  | 2021        |
| Zoetermeer | 17FZO0320 | 1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden                    | FKM  | 2021        |
| Zoetermeer | 18OZO0373 | Bleizo HOV-baan                                                         | OV   | 2021        |
| Zoetermeer | 19IZO0617 | Implementatie AVL M Dutch Innovation Park 2020                          | VMWS | 2021        |
| Zoetermeer | 20EZO0672 | Activiteiten in het kader van SCHOOL op SEEF                            | VV   | 2021        |
| Zoetermeer | 20EZO0659 | Fietslessen groepen 4 en 6                                              | VV   | 2021        |
| Zoetermeer | 20FZO0728 | Fietspad Van Tuylpark                                                   | FKM  | 2022        |
| Zoetermeer | 20FZO0745 | Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)    | FKM  | 2022        |

| Aanvrager  | Project   | Project                                                | Cat  | afgerond in |
|------------|-----------|--------------------------------------------------------|------|-------------|
| Zoetermeer | 20VZO0703 | Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg | VV   | 2022        |
| Zoetermeer | 20VZO0729 | Schoolomgeving IKC Overwater                           | VV   | 2022        |
| Zoetermeer | 21EZO0798 | Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021             | VV   | 2023        |
| Zoetermeer | 21EZO0802 | School op Seef Zoetermeer 2021                         | VV   | 2023        |
| Zoetermeer | 22EZO0936 | Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022            | VV   | 2024        |
| Zoetermeer | 21VZO0860 | Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen         | VV   | 2024        |
| Zoetermeer | 22EZO0935 | Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)           | VV   | 2024        |
| Zoetermeer | 23EZO1048 | Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)           | VV   | 2025        |
| Zoetermeer | P20240119 | School op SEEF 2024 Zoetermeer                         | VV   | 2025        |
| Zoetermeer | 23EZO1049 | Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023            | VV   | 2025        |
| Zoetermeer | 19DZO0574 | 5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)                         | OV   | 2025        |
| Zoetermeer | 21DZO0859 | 2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer                          | VMWS | 2025        |
| Zoetermeer | 21DZO0863 | 3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingsstraat Zoetermeer   | VMWS | 2025        |
| Zoetermeer | 23DZO1099 | 3 iVRI's Zoetermeer                                    | VV   | 2025        |
| Zoetermeer | P20240119 | School op SEEF 2024 Zoetermeer                         | vv   | 2025        |
| Zoetermeer | P20240118 | Fietslessen groep 4 en 6 Zoetermeer 2024               | vv   | 2025        |

| Aanvrager                 | Project    | Project                                                               | Cat  | afgerond in |
|---------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| ADVOSS Verkeersveiligheid | 18EDN0425  | Accountmanager TotallyTraffic 2018-2020                               | VV   | 2020        |
| ADVOSS Verkeersveiligheid | 20EDN0701  | TotallyTraffic 2021                                                   | VV   | 2021        |
| Alblasserdam              | 16FAD0028  | Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020) | FKM  | 2019        |
| ANWB                      | 19EDN0527  | Raamcontract TotallyTraffic 2019                                      | VV   | 2019        |
| Bereik!                   | 18DBK0492  | KTA 2018 gedragsaanpak                                                | VMWS | 2019        |
| Bereik!                   | 18DBK0493  | KTA 5.5 Verkeersvoorspeller                                           | VMWS | 2019        |
| Breed Actief BV           | 21EDN0807  | Opslag verkeerkunsten                                                 | VV   | 2021        |
| Bureau Leefstijl          | 19EDN0519  | Raamcontract TotallyTraffic 2019                                      | VV   | 2020        |
| Bureau Leefstijl          | 22EDN0904  | TotallyTraffic 2022                                                   | VV   | 2023        |
| De Verkeersonderneming    | 16MVO0058  | Gebiedsaanpak Wonen en werken 2015-2017 (2016) (BBV)                  | VMWS | 2018        |
| De Verkeersonderneming    | 17MVO0176  | Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (2017) (RTD-BBV-003)          | VMWS | 2018        |
| De Verkeersonderneming    | 16DVO0148  | PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling                        | VMWS | 2019        |
| De Verkeersonderneming    | 16DMR0068  | ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020                               | VMWS | 2019        |
| De Verkeersonderneming    | SRVOX02673 | Werkgeversbenadering (BB)                                             | VMWS | 2019        |
| De Verkeersonderneming    | 17VWO0352  | Spitsreductie vrachtverkeer (BB)                                      | VMWS | 2020        |
| De Verkeersonderneming    | SRVOX02673 | Werkgeversbenadering (BB)                                             | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming    | SRVOX03007 | Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)                                | VMWS | 2021        |

| Aanvrager              | Project    | Project                                                                   | Cat  | afgerond in |
|------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| De Verkeersonderneming | 18MVO0439  | Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)         | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 16DVO0148  | PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling (2019)                     | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0457  | KTA-7 Logistiek platform spreiding vrachtverkeer                          | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0431  | KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.                 | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0432  | KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag                                      | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0060  | Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)                | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0433  | KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.                         | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 16MVL0055  | Campagne Filedier 2015 - 2017 (2016/2017) (RTD-BBV-005)                   | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0440  | Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)                                        | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 19MVO0551  | Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b) | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | SRVOX02675 | Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675                                          | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0143  | Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031              | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 17WVO0175  | Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)                                              | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0059  | Systeemsturing en ITS (BBV)                                               | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 20WVO0698  | Systeemsturing en ITS (RTD-BBV-015)                                       | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | SRVOD02818 | ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818                                           | VMWS | 2021        |
| De Verkeersonderneming | 19MVO0577  | Beïnvloeden rijgedrag - Ritjeden (KTA2019 -12a)                           | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | SRVOF03052 | Vorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)                            | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | 19MVO0544  | Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019                          | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | 20MVO0656  | KTA MoVe werkgeversaanpak Verkeersonderneming                             | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | 17VVO0237  | HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)                        | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | 19MVO0543  | Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)                                      | VMWS | 2022        |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0118  | Stakeholdersaanpak 1a en 1b (RTD-BBV-013)                                 | VMWS | 2023        |
| De Verkeersonderneming | 19MVO0550  | MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport                                    | VMWS | 2023        |
| De Verkeersonderneming | 20MVO0663  | Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA                                 | VMWS | 2023        |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0119  | Beïnvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)                                      | VMWS | 2024        |
| DON Opleidingen        | 19EDE0570  | Dodehoek projecten 2019-2020                                              | VV   | 2020        |
| DON Opleidingen        | 21EDN0838  | Dodehoek projecten 2021-2022                                              | VV   | 2021        |
| Flyover                | 19EDE0572  | Dodehoek projecten 2019-2020                                              | VV   | 2020        |
| Flyover                | 20EDN693   | Dodehoek projecten 2020-2021                                              | VV   | 2021        |
| Flyover                | 22EDN0922  | Dode hoeklessen 2022-2023                                                 | VV   | 2023        |
| Future Mobility Park   | 21IDN0848  | Future Mobility Park                                                      | VMWS | 2022        |
| Gouda                  | 16DDN0139  | DVM Zuidvleugel                                                           | VMWS | 2018        |
| GR Nieuw Reijerwaard   | 18WNR0438  | Reconstructie IJsselmondse knoop                                          | VMWS | 2024        |
| GR Nieuw Reijerwaard   | 23MDN1097  | Reeferhub                                                                 | VMWS | 2025        |
| Haagse shuttle BV      | 18WDN0512  | Haga Shuttle                                                              | VMWS | 2023        |
| Haagse shuttle BV      | 22ILV0973  | Implementatieplan AVL M Mall of the Netherlands                           | VMWS | 2023        |

| Aanvrager                      | Project    | Project                                                                                      | Cat  | afgerond in |
|--------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Halo Jobbing                   | 21EDN0778  | Inzet verkeersleerkrachten                                                                   | VV   | 2021        |
| Halo Jobbing                   | 18EDN0469  | Coördinatie verkeersleerkrachten                                                             | VV   | 2023        |
| Halo Jobbing                   | 23EDN1043  | Coördinatie en inzet verkeersleerkrachten School op Seef                                     | VV   | 2024        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 16FHA0142  | Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)                                                   | OV   | 2018        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 16OHA0187  | CV en OV maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024)                                               | OV   | 2018        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 17OHA0186  | COV Waal-Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039)                                                    | OV   | 2018        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 16WHA0067  | Ombouw kruispunt N218                                                                        | VMWS | 2018        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 16OHA0178  | Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)                                         | OV   | 2020        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 18MHA0513  | KTA-15 Lastmile voorziening Maasvlakte Rotterdam                                             | VMWS | 2020        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 18VHA0437  | Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat                                            | VV   | 2020        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | HBHBO03060 | Ponton Willemsbrug                                                                           | OV   | 2021        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 18MHA0377  | CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028                                 | VMWS | 2021        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 19MHA0618  | Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (KTA 2019)                                          | VMWS | 2021        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 21VHA0858  | Aanpassing Reeweg (A. Bodaanweg en Waalhavenweg)                                             | VV   | 2022        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 21VHA0821  | Maatregelen n.a.v. ongevallenanalyse 2020 (Havengebied Rotterdam)                            | VV   | 2022        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 21MHA0892  | ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform                                                    | VMWS | 2024        |
| Havenbedrijf Rotterdam         | 21VHA0847  | Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg                                                 | VV   | 2024        |
| HCO                            | 18EDN0417  | Verkeersprojecten 2018-2019                                                                  | VV   | 2020        |
| Heer Otto                      | 18EDN0508  | Raamcontract TotallyTraffic 2019                                                             | VV   | 2020        |
| Heer Otto                      | 22EDN0906  | Raamcontract TotallyTraffic 2022                                                             | VV   | 2023        |
| Hoogheemraadschap van Rijnland | 17FRL0180  | Fietspaden Nieuwe Driemanspolder                                                             | FKM  | 2021        |
| HTM                            | 18OHT0481  | Bushalte lijn 28 Norfolkterrein                                                              | OV   | 2021        |
| HTM Personenvervoer N.V        | 21OHT0806  | KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4                                                          | OV   | 2025        |
| Johan Cahuzak                  | 18EDN0511  | Raamcontract TotallyTraffic 2019                                                             | VV   | 2020        |
| Johan Cahuzak                  | 22EDN0902  | Raamcontract TotallyTraffic 2022                                                             | VV   | 2023        |
| Leiden                         | 14FDN002   | Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42                                              | VMWS | 2018        |
| Leiden                         | 17FLD0210  | Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)                                                | FKM  | 2019        |
| Leiden                         | 16DDN0141  | Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelininstallaties op netwerkmanagementsysteem) | VMWS | 2019        |
| ML Opleidingen                 | 23EDN1043  | Dode Hoek - Lessen                                                                           | VV   | 2024        |
| NS stations                    | 16ONS0037  | Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)                                                            | OV   | 2022        |
| OnderwijsAdvies                | 03VSH003   | Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur                                                         | VV   | 2019        |
| OnderwijsAdvies                | 18EDN0404  | Verkeersprojecten SGH 2018-2019                                                              | VV   | 2020        |
| OnderwijsAdvies                | 18EDN0466  | Inzet verkeersleerkracht SoS                                                                 | VV   | 2020        |
| OnderwijsAdvies                | 19EDN0522  | opdracht TotallyTraffic 2019, OnderwijsAdvies                                                | VV   | 2020        |
| OnderwijsAdvies                | 20EDN0688  | Inzet verkeersleerkrachten                                                                   | VV   | 2021        |
| OnderwijsAdvies                | 22EDN0907  | raamcontract TotallyTraffic 2022                                                             | VV   | 2023        |



| Aanvrager                | Project    | Project                                                             | Cat  | afgerond in |
|--------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Prorail                  | 10FDN001   | Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010              | FKM  | 2018        |
| Prorail                  | SRSRP02593 | Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t                  | FKM  | 2018        |
| Prorail                  | SRSRP02807 | Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S                  | FKM  | 2018        |
| Prorail                  | 14FDN001   | Uitbreiding fietsenstalling tranche                                 | FKM  | 2019        |
| Prorail                  | 17FPR0314  | Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost                            | FKM  | 2020        |
| Prorail                  | 18FPR0380  | Fiets-/voetgangerstunnel station Delft Zuid                         | FKM  | 2021        |
| Provincie Gelderland     | 16DMR0068  | ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020                                     | VMWS | 2019        |
| Provincie Gelderland     | 16DMR0068  | ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020         | VMWS | 2019        |
| Provincie Gelderland     | 16DMR0068  | ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020                            | VMWS | 2019        |
| Provincie Groningen      | 16DMR0068  | ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020                                 | VMWS | 2019        |
| Provincie Utrecht        | 16DMR0068  | ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020                               | VMWS | 2019        |
| Provincie Zuid-Holland   | 13FZH003   | sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein                     | FKM  | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   | 13FZH001   | Combittunnel Westerlee                                              | FKM  | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   |            | DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3                               | VMWS | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   |            | DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's                                    | VMWS | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   | ZHZHM02436 | N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436                        | VMWS | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   | 13MSH018d  | DRIPS Delft A4                                                      | VMWS | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   | 16DPZ0076  | Drip N470 Delft A4                                                  | VMWS | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   |            | Reconstructie N233 Duurzaam Veilig                                  | VV   | 2018        |
| Provincie Zuid-Holland   | 17FZH0255  | Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV)                                  | FKM  | 2019        |
| Provincie Zuid-Holland   | 17MZH0338  | Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)                   | OV   | 2020        |
| Provincie Zuid-Holland   | 18FZH0387  | Pieter Bregmanlaan (BBV)                                            | FKM  | 2021        |
| Provincie Zuid-Holland   | 19OZH0623  | Haltemeubilair R-net Voorne-Putten (KTA 2019)                       | OV   | 2021        |
| Provincie Zuid-Holland   | 15VZH001   | Rotonde Monster                                                     | VV   | 2021        |
| Provincie Zuid-Holland   | 18WZH0384  | Centrale as Westland N213 (BB15)                                    | VMWS | 2022        |
| Provincie Zuid-Holland   | 19DZH0628  | 13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)                         | VMWS | 2023        |
| Provincie Zuid-Holland   | 18FZH0409  | Snelfietsroute F15 IJsselmonde                                      | FKM  | 2023        |
| Provincie Zuid-Holland   | 20FZH0721  | Oude Trambaan in gemeente Wassenaar                                 | FKM  | 2024        |
| Rebel Automated Shuttles | 19IDN0627  | Implementatie AVL M Rotterdam The Hague Airport                     | VMWS | 2024        |
| R. Wittenberg            | 19EDE0583  | Verkeersleerkrachten                                                | VV   | 2020        |
| R. Wittenberg            | 20EDN0689  | Inzet verkeersleerkrachten                                          | VV   | 2021        |
| R. Wittenberg            | 22EDN0903  | TotallyTraffic 2022                                                 | VV   | 2023        |
| RET NV                   | RERDO02275 | Tramplus Ridderkerklĳn RERDO02275                                   | OV   | 2018        |
| RET NV                   | REREM03028 | Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan                   | OV   | 2018        |
| RET NV                   | 16TRE0030  | Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat                     | OV   | 2018        |
| RET NV                   | 17TRE0209  | toegankelijke tramhalte Nw. Binnenweg - Bloemkwekerstr. (Stadstram) | OV   | 2018        |
| RET NV                   | 16ORE0049  | Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat                       | OV   | 2018        |

| Aanvrager                 | Project    | Project                                                                    | Cat  | afgerond in |
|---------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| RET NV                    | 17ORE0223  | AED's op alle metrostations                                                | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 17ORE0282  | sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn             | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 17ORE0200  | Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat                | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 17ORE0208  | Naamwijziging metrostation Meijersplein                                    | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 17TRE0222  | Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram) | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 18TRE0382  | Toegankelijke tramhaltes Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat (Stadstram)      | OV   | 2019        |
| RET NV                    | 16ORE0177  | Proefbedrijf Hoekse Lijn                                                   | OV   | 2020        |
| RET NV                    | 18ORE0411  | Abri 2020                                                                  | OV   | 2020        |
| RET NV                    | 180VRE0502 | R-net DRIS panelen Bleizo                                                  | OV   | 2020        |
| RET NV                    | REREM02762 | Stadstram voorfinanciering engineering                                     | OV   | 2021        |
| RET NV                    | REREO03056 | Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt                              | OV   | 2021        |
| RET NV                    | 16ORE0015  | Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2                       | OV   | 2021        |
| RET NV                    | 16ORE0029  | Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt                                  | OV   | 2021        |
| RET NV                    | 18TRE0460  | Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam                               | OV   | 2021        |
| RET NV                    | 19ORE0541  | Toegankelijke tramhaltes Bergpolderplein (stadstram)                       | OV   | 2021        |
| RET NV                    | 16TRE0166  | Inhaalslag geleidelijnen Tramlushaltes Rotterdam                           | OV   | 2022        |
| RET NV                    | 19ORE0586  | DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam                   | OV   | 2023        |
| RET NV                    | 180VRE0503 | R-net DRIS panelen Voorne-Putten                                           | OV   | 2023        |
| RET NV                    | 21ORE0832  | Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs                           | OV   | 2024        |
| Rijkswaterstaat           | RWRWD03081 | Incidentmanagement (BB43)                                                  | VMWS | 2018        |
| Rijkswaterstaat           | 16DMR0068  | ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)                    | VMWS | 2019        |
| Rijkswaterstaat           | 18MRW0499  | RTD BBV 025 verschillende snelheden op verschillende rijstroken            | VMWS | 2019        |
| Rijkswaterstaat           | 18MRW0500  | RTD BBV 026 Kleinschalige maatregelen Ruit Rotterdam                       | VMWS | 2019        |
| Rijkswaterstaat           | 18MRW0498  | KTA-5.7 Blauwe Golf                                                        | VMWS | 2020        |
| Rijkswaterstaat           | RWRWR02894 | P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894                             | FKM  | 2021        |
| Rijkswaterstaat           | 19DRW0595  | KTA 2019-2 Flankerende maatregelen incidenten Bruggen                      | VMWS | 2021        |
| Rijkswaterstaat           | 19MRW0640  | RTD-BBV-034 BB Pilot Dynamische meetservice bandenspanning vrachtauto's    | VMWS | 2021        |
| robotTuner                | 21DNO0845  | Implementatie AVL M CAVIDOR                                                | VMWS | 2022        |
| Robottuner                | 21IDN0900  | Realisatie AVL M CAVIDOR                                                   | VMWS | 2025        |
| Sportservice Zuid-Holland | 19EDN0525  | Bob-sport                                                                  | VV   | 2018        |
| Sportservice Zuid-Holland | 17EDN0259  | curs. Instructie Verantwoord Alcoholgebruik (IVA) voor de BOB-camp.        | VV   | 2019        |
| SRVD                      | 18EDN0397  | Inzet campagneteams BoB                                                    | VV   | 2020        |
| SRVD                      | 22EDN0908  | Raamcontract TotallyTraffic 2022                                           | VV   | 2023        |
| Stichting Hubklup         | 21IDN0834  | Pilot e-hub strandpaviljoens Den Haag                                      | VMWS | 2023        |
| Stichting TeamAlert       | 18EDN0509  | Raamcontract TotallyTraffic 2019                                           | VV   | 2019        |
| Stichting TeamAlert       | 17EDN0327  | Raamcontract TotallyTraffic 2018                                           | VV   | 2019        |
| Stichting TeamAlert       | 22EDN0901  | Raamcontract TotallyTraffic 2022                                           | VV   | 2023        |

| Aanvrager                                               | Project    | Project                                                                     | Cat  | afgerond in |
|---------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| Stichting Chris en Voorkom!                             | 23EDN1043  | TotallyTraffic 2023                                                         | VV   | 2024        |
| Stichting Rotterdam Topsport                            | 24EDN1150  | Rotterdam Cycling on Tour                                                   | VV   | 2025        |
| SZH                                                     | 18EDN0398  | Inzet Iva's                                                                 | VV   | 2020        |
| Tjinco                                                  | 20EDN691   | Inzet verkeersleerkrachten 2020-2021                                        | VV   | 2018        |
| Tjinco                                                  | 19EDE0582  | SOS Verkeersleerkrachten 2019-2020                                          | VV   | 2021        |
| TU Delft                                                | 16FDE0173  | Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)                     | VMWS | 2018        |
| TU Delft                                                | 16MMR0001d | Bereikbaarheid Sciencepark Zuid (BBV HGL)                                   | VMWS | 2020        |
| Veiligheid NL                                           | 23EDN1043  | TotallyTraffic - Stand up for your ride                                     | VV   | 2024        |
| VNO NCW West                                            | 20MDN0655  | KTA MoVe werkgeversaanpak Bereikbaar Haaglanden & Rijnland                  | VMWS | 2022        |
| VNO-NCW west                                            | 16MMR0002  | Logistieke efficiency BBV Haaglanden                                        | VMWS | 2019        |
| VNO-NCW west                                            | 16MMR0001d | SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (1e hlft 2018) | VMWS | 2019        |
| VNO-NCW west                                            | 18MDN0422  | KTA 2018 werkgeversaanpak                                                   | VMWS | 2019        |
| VNO-NCW west                                            | 16MMR0085  | Gedragverandering BBV Haaglanden                                            | VMWS | 2019        |
| VNO-NCW west                                            | 19MDN0523  | KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland  | VV   | 2019        |
| VNO-NCW west                                            | 18MMR0414  | KTA 2018 gedragaanpak                                                       | VMWS | 2021        |
| Vriese Educatief Maatwerk                               | 20EDN0690  | SOS-Verkeersleerkracht                                                      | VV   | 2020        |
| Vriese Educatief Maatwerk                               | 21EDN0781  | TotallyTraffic 2021                                                         | VV   | 2021        |
| Vriese Educatief Maatwerk                               | 21EDN0844  | SOS-Verkeersleerkracht                                                      | VV   | 2023        |
| Vriese Educatief Maatwerk                               | 23EDN1043  | Inzet verkeersleerkracht 2022-2024                                          | VV   | 2024        |
| VVN                                                     | 20EDN685   | Opdr. veilig op weg 2020                                                    | VV   | 2020        |
| VVN                                                     | 18EDE0363  | Raamcontract ORS 2018                                                       | VV   | 2021        |
| VVN                                                     | 22EDN0912  | Opfriscursus senioren 2022                                                  | VV   | 2023        |
| VVN                                                     | 22EDN0918  | Verkeersprojecten 2022                                                      | VV   | 2023        |
| VVN District Zuid-Holland<br>(Veilig Verkeer Nederland) | 23EDN1043  | Dode Hoek - Lessen                                                          | VV   | 2024        |
| VVN District Zuid-Holland<br>(Veilig Verkeer Nederland) | 22EDN0922  | Project Veilig op Weg 2022 -2023                                            | VV   | 2023        |
| VVN Afdeling Den Haag<br>(Veiligverkeer)                | 19EDN0521  | Opfriscursus Senioren                                                       | VV   | 2021        |
| Wortelboer Rij-opleidingen                              | 19EDE0571  | Dodehoek projecten 2019-2020                                                | VV   | 2021        |
| Wortelboer Rij-opleidingen                              | 20EDN692   | Dodehoek projecten 2020-2021                                                | VV   | 2021        |
| ZAT projectenbureau                                     | 22EDN0909  | Raamcontract TotallyTraffic 2022                                            | VV   | 2023        |
| Waterschap Hollandse Delta                              | 23VHD1133  | Gedragscampagne 2024 Waterschap Hollandse Delta                             | VV   | 2024        |
| Waterschap Hollandse Delta                              | P20240122  | Fietsverbinding Kerkweg - Vierpolders                                       | FKM  | 2025        |

## Bijlage B – Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Bedragen in euro's

| Route | Aanvrager                      | Project nr. | Projectnaam                                             | Beschikking | Verplichtingnr.    | Bedrag            | Voorschot      | Status         |
|-------|--------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------|-------------|--------------------|-------------------|----------------|----------------|
| MFR B | Gemeente<br>Lansingerland      | 19FLA0638   | Fietspad Berkelsdijkje - MFR: B                         | 28-02-2022  | 210425             | 784.000           | -              | Vastgesteld    |
| MFR B | Gemeente<br>Zoetermeer         | 20FZO0745   | Fietspad Bleiswijkseweg bij Oostweg/Industrieweg        | 06-04-2022  | 220146             | 419.000           | -              | Vastgesteld    |
| MFR B | Provincie Zuid-<br>Holland     | 24FZH1155   | Fietspad N471c als onderdeel van MFR R'dam Zoetm.       | 03-04-2024  | 240136             | 295.500           | -              | Beschikt       |
| MFR A | Gemeente<br>Rotterdam          | 21FRO0868   | Fietspad Schiedamseweg Zuidzijde                        | 15-02-2022  | 220108             | 456.000           | -              | Vastgesteld    |
| MFR A | Gemeente<br>Rotterdam          | 19FRO0619   | Mathenesserweg verboden fietspad                        | 08-01-2021  | 202439             | 307.500           | -              | Vastgesteld    |
| MFR A | Gemeente<br>Vlaardingen        | P20240302   | Trace Maasslusedijk Vlaardingen - MFR: A                | 02-04-2025  | S0000064           | 1.598.000         | -              | Beschikt       |
| MFR A | Gemeente<br>Maassluis          | P20250129   | Tracedeel binnen Maassluis - MFR: A                     |             | Gevraagd<br>bedrag | 4.375.000         | -              | In behandeling |
| MFR B | Gemeente<br>Zoetermeer         | P20250133   | tracédeel Bleiswijkseweg Oost - MFR: B                  | 25-06-2025  | S0000087           | 1.428.077         | 714.039        | Beschikt       |
| MFR A | Gemeente<br>Westland           | P20250130   | trajectdeel Westland - MFR: A                           |             | Gevraagd<br>bedrag | 3.883.457         | -              | In behandeling |
| MFR A | Gemeente<br>Schiedam           | P20250131   | Trace fase 1 Burg. Knappertlaan - nieuwe Haven - MFR: A | 30-06-2025  | S0000088           | 2.437.500         | -              | Beschikt       |
| MFR B | Gemeente<br>Rotterdam          | P20250132   | Fietspad Doenkade - MFR: B                              |             | Gevraagd<br>bedrag | 428.587           | -              | In behandeling |
| MFR C | Gemeente<br>Pijnacker-Nootdorp | P20250134   | Tracedelen 11 en 12 - MFR: C                            | 23-06-2025  | S0000085           | 818.000           | -              | Beschikt       |
|       |                                |             |                                                         |             |                    | <b>17.230.621</b> | <b>714.039</b> |                |

- A Naaldwijk - Rotterdam
- B Zoetermeer - Rotterdam
- C Delft - Rotterdam Alexander
- D Den Haag - Pijnacker
- E Ridderkerk - Rotterdam
- F Westland - Den Haag (via Monster)
- G Westland - Den Haag (via H'dijk)

## Bijlage C – Doorstroommaatregelen OV

Bedragen in euro's

| Maatregel                                           | Aanvrager   | max € 20 m. | Reservering       | 2023           | 2024             | 2025             | 2026              |
|-----------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|
| Inframaatregelen in Rotterdam, buslijn 70           |             |             | PM                |                |                  | PM               |                   |
| Inframaatregelen in Rotterdam, tram Laan op Zuid    |             |             | PM                |                |                  | PM               | PM                |
| Inframaatregelen in Den Haag, bus                   |             |             | 505.000           |                | 45.000           | 460.000          |                   |
| Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk  | HTM         | 23OHT1077   | 136.500           | 136.500        |                  |                  |                   |
| Inframaatregelen in Den Haag, tram                  |             |             | 191.500           |                | 100.000          | 91.500           |                   |
| Inframaatregelen in Delft, bus                      |             |             | 400.000           |                | 400.000          |                  |                   |
| Extra spoorboog Hofplein RET                        | RET         | 23ORE1144   | 2.162.000         |                | 1.081.000        | 1.081.000        |                   |
| Doorstroming OV - Extra 2e kaartlezer busvloot      | HTM         | 114273      | 407.898           |                | 407.898          |                  |                   |
| Mall of the Netherlands - halteaanpassing (HTM)     | HTM         |             | 570.000           |                |                  | 1.000.000        |                   |
| Mall of the Netherlands - halteaanpassing (gem. LV) | Gemeente LV | P20250142   | 450.000           |                |                  | 443.500          |                   |
| Ledstrips NST2                                      | HTM         | P20250139   | 422.000           |                |                  | 422.000          |                   |
| Nader uit te werken in 2025                         |             |             | 5.755.102         |                |                  | 3.000.000        | -2.331.602        |
| <b>Totaal</b>                                       |             |             | <b>11.000.000</b> | <b>136.500</b> | <b>2.033.898</b> | <b>6.498.000</b> | <b>-2.331.602</b> |
| Saldo programma                                     |             |             |                   |                |                  | 2.331.602        |                   |



## Bijlage D – Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Bedragen x € 1 mln

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

## Bijlage E – Afkortingenlijst

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

|      |                                                          |
|------|----------------------------------------------------------|
| UR   | Uitvoeringsregeling behorende bij de subsidieverordening |
| VMWS | Verkeersmanagement en Wegenstructuur                     |
| VRI  | verkeersregelinstallatie (stoplicht)                     |
| VV   | Verkeersveiligheid                                       |

The image features a modern office interior with a large glass atrium, multiple levels, and indoor plants. Overlaid on the left is a large blue circle and a yellow circle. The blue circle contains a cluster of smaller blue dots of varying sizes. The yellow circle contains the contact information and design credits.

## Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3014 GN Rotterdam

088 5445 100

[informatie@mrdh.nl](mailto:informatie@mrdh.nl)

[www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)

Ontwerp: Leene Communicatie/VormVijf

September 2025

## **Nota van beantwoording**

- ☐ Zienswijzen ontwerpbegroting MRDH 2026

## **Inleiding**

De ambities op de kerntaken van de MRDH, het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid, hebben 21 gemeenten in 2023 in een strategische agenda vastgelegd. Voor deze bestuursperiode is dat de Strategische Agenda MRDH 2023-2026: Met elkaar voor elkaar. De Agenda gaat uit van vier grote opgaven die vervolgens vertaald worden naar zes concrete opdrachten. De vier opgaven zijn:

- Groei van de regio: hoe zorgen we ervoor dat we als MRDH de groei van onze regio op een goede wijze faciliteren?
- Vernieuwen van de regio: hoe zorgen we voor een toekomstbestendige economie met voldoende ruimte voor werklocaties en een goede balans in de arbeidsmarkt?
- Kwaliteit van de regio: hoe zorgen we voor een aantrekkelijke regio, waarbij de kwaliteit van de infrastructuur op orde is en we een prettige leefomgeving creëren?
- Herstel van de regio: hoe zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer zich duurzaam herstelt en daarmee een bijdrage kan blijven leveren aan de grote opgaven in onze regio op het gebied van verstedelijking, verduurzaming en een goede bereikbaarheid?

De MRDH begroting 2026 geeft op basis van de Strategische Agenda op hoofdlijnen zo gericht mogelijk aan wat we in 2026 willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

## **Zienswijzen**

De ontwerpbegroting MRDH 2026 is vanaf 14 april 2025 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de gemeenten die samenwerken binnen de MRDH. De zienswijzeperiode duurde twaalf weken en eindigde op 7 juli 2025. Het dagelijks bestuur heeft van 20 gemeenten een reactie ontvangen.

### *Technische wijzigingen tijdens zienswijze periode*

Tijdens de zienswijzeperiode is reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de Ontwerpbegroting 2026. Het gaat dan voornamelijk om het verwerken van de cijfers uit de 1e begrotingswijziging 2025 en het verwerken van de definitieve indexering van de BDU voor het jaar 2025.

Het financieel beeld wijzigt daardoor voor de begrotingsperiode 2026-2029. Het geraamde eindsaldo in 2029 van de BDU middelen daalt met € 26,7 miljoen van € 212,6 miljoen naar € 185,9 miljoen. Voor het begrotingsjaar 2026 daalt de eindstand van de BDU middelen met € 1,8 miljoen van € 417,2 naar € 415,4 miljoen.

## **Hoofddlijn ontvangen zienswijzen**

Allereerst hebben meerdere gemeenten positief gereageerd op de ontwerpbegroting. Ze herkennen zich in deze begroting en geven daarnaast verschillende inhoudelijke aandachtspunten mee.

De belangrijkste terugkerende onderwerpen in de zienswijzen zijn:

1. **Inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat:** De verlaging wordt gewaardeerd, maar er is bezorgdheid over de impact op de financiering van belangrijke programma's.
2. **Dreigende BDU-korting:** Gemeenten vragen om een lobby om de BDU-korting tegen te gaan en tegelijkertijd alternatieve financieringsbronnen te verkennen. Gemeenten willen graag betrokken worden in het geval de korting van 10% op de BDU doorgaat en er keuzes moeten worden gemaakt.
3. **Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat:** Verbetering van de bereikbaarheid en het openbaar vervoer, inclusief oplossingen voor verkeersknelpunten en maatwerkvervoer, zijn belangrijke aandachtspunten van gemeenten. Daarnaast worden de



ondersteuning van het MKB en het versterken van het innovatie-ecosysteem breed ondersteund, met specifieke aandacht voor sectoren zoals glastuinbouw.

4. **Actualisatie van de Strategische Agenda:** Gemeenten willen actief betrokken worden bij de actualisatie van de Strategische Agenda na de gemeenteraadsverkiezingen van 2026.

De **hoofddlijn** van de zienswijzen is dat er over het algemeen positieve steun is voor de plannen van de MRDH, maar dat er bezorgdheid bestaat over de financiële uitdagingen en de effectiviteit van bepaalde programma's. Gemeenten willen samen werken aan concrete oplossingen voor de regio, met aandacht voor zowel mobiliteit als economische ontwikkeling.

### ***Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen***

De zienswijzen geven op een aantal onderdelen aanleiding om de ontwerpbegroting aan te passen:

1. Op een paar onderdelen in de ontwerpbegroting werd vooruitgelopen op besluitvorming van de visies. MRDH is verzocht om dit niet te doen in de begroting en dus de teksten met betrekking tot de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat te beperken tot de reeds vastgestelde kaders. Dit heeft geleid tot het schrappen van een paar stukken tekst waar vooruitgelopen werd op de besluitvorming.
2. Er is een tekst toegevoegd, met betrekking tot de verschillende netwerken en hotspots waar samen wordt gewerkt aan innovatie.
3. MRDH is verzocht om de begroting te actualiseren naar aanleiding van het besluit over brede welvaart van 4 april 2025. Dit heeft geleid tot aanpassing van teksten in de begroting 2026, met betrekking tot brede welvaart. Deze wijziging heeft onder andere te maken met de afspraak om de brede welvaartmonitor binnen twee jaar te herijken.
4. Er is geconstateerd dat niet alle elementen in de ontwerpbegroting waren opgenomen, die zijn opgenomen in de kaderbrief die naar MRDH is gestuurd. Dit had betrekking op maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen (MVOI) en prestatie-indicatoren gerelateerd aan informatiebeveiliging, informatiebeheer en gegevensbescherming. In de ontwerpbegroting 2026 is er naar aanleiding hiervan tekst toegevoegd in relatie tot de prestatie-indicatoren, maar is er geen wijziging doorgevoerd naar aanleiding van de constatering over MVOI.
5. Naar aanleiding van meerdere opmerkingen in de zienswijzen, is het risico van de korting op de BDU van 10%, toegevoegd in de paragraaf "Weerstandsvermogen en risico's" in de ontwerpbegroting. Aangezien er nog veel onduidelijkheid bestaat hierover, blijft het bij het in algemene zin vermelden van dit risico.
6. De tekst in bijlage 3 (IPVa) is gewijzigd in relatie tot de A44/N44. Naar aanleiding van de zienswijze is geconstateerd dat de tekst die opgenomen stond, niet actueel was. Deze tekst is inmiddels herzien.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Albrandswaard</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Op 15 april 2025 hebben we de ontwerpbegroting 2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontvangen. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.</p> <p>De ontwerpbegroting 2026 MRDH is besproken in de raadsvergadering van 7 juli 2025. Als gemeente Albrandswaard sluiten we ons opnieuw aan bij de samenhangende ambities die zijn gebaseerd op de Strategische Agenda MRDH 2023-2026. We stemmen op hoofdlijnen in met de Ontwerpbegroting 2026 van de MRDH en dienen geen inhoudelijke zienswijze in.</p> <p>We maken van de gelegenheid gebruik om enkele financiële en beleidsmatige opmerkingen mee te geven, die gericht zijn op de positie en de belangen van Albrandswaard.</p> |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Dank voor uw zienswijze en de bespreking van de ontwerpbegroting 2026 MRDH in de raadsvergadering van 7 juli 2025. We waarderen dat de gemeente Albrandswaard zich opnieuw aansluit bij de samenhangende ambities die zijn gebaseerd op de Strategische Agenda MRDH 2023-2026 en instemt met de ontwerpbegroting op hoofdlijnen.</p> <p>We nemen de door u aangegeven financiële en beleidsmatige opmerkingen graag mee in de verdere uitwerking van de begroting. We zullen ook blijven inzetten op een gezamenlijke aanpak, waarbij de belangen van Albrandswaard goed vertegenwoordigd blijven, met aandacht voor de specifieke behoeften van uw gemeente.</p>                                                                |
| <b>Financiële aspecten ontwerpbegroting</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- We constateren dat de MRDH inzet op het handhaven van een sluitende begroting. Dit achten we als positief</li> <li>- Om de gemeenten tegemoet te komen daalt de inwonersbijdrage met € 0,07 euro. Het bedrag is weliswaar geïndexeerd (+4,2%), maar er wordt een korting (-6,2%) toegepast. Het bedrag gaat van € 3,07 naar € 3,- wat voor Albrandswaard een totaal van € 80.130,- voor 2026 betekent (ten opzichte van € 81.143,- in 2025)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Dank voor uw positieve reactie op de sluitende begroting van de MRDH. In deze begroting is inderdaad een verlaging van de inwonerbijdrage opgenomen voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Financiële aspecten ontwerpbegroting (2)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Er dreigt een mogelijke korting van 10% op het BDU (Brede Doel Uitkering is een rijksbijdrage voor de uitvoering van lokaal en regionaal verkeer- en vervoersbeleid). Deze korting is nu nog niet in de begroting opgenomen. Er loopt een stevige lobby om deze korting te voorkomen, die we sterk steunen. Het BDU is belangrijk om het ov op peil te houden t.a.v. bereikbaarheid en mogelijk maken van woningbouw;</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wij herkennen en onderschrijven het belang van een gezamenlijke en krachtige lobby. Mocht de voorgenomen korting op de BDU daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan moeten we opnieuw gezamenlijk zoeken naar een passende financiële oplossing.</p> <p>In de concept-Mobiliteitsvisie wordt bovendien ingegaan op de omvang van de bereikbaarheidsopgave in de regio en de stappen die daarvoor nodig zijn. Wij zetten deze vervolgstappen graag in samenwerking met de gemeenten, om de bereikbaarheid in de regio op peil te houden.</p>                                                                    |
| <b>Beleidsmatige aspecten ontwerpbegroting</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>We zijn positief over de voortgang in het Programma Knooppunten waarbij onze metrostations (Rhoon en Poortugaal) een kwaliteitsimpuls in brede zin ondergaan. We zijn daarnaast benieuwd naar én blijven graag in gesprek over het ‘toekomstbeeld ketenmobiliteit’ dat als nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie van de MRDH wordt opgesteld. Met name de rol van vervoer over water zien we hier graag in terug.</p>                                                                                                                                                                                   |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Het vervoer over water speelt geen rol in de ketenmobiliteit voor de knooppunten Rhoon en Poortugaal, en het is niet te verwachten dat dit in de toekomst zal veranderen. Uiteraard betrekken wij u graag bij het opstellen van het toekomstbeeld voor ketenmobiliteit op OV-knooppunten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Beleidsmatige aspecten ontwerpbegroting (2) - Mobiliteitsvisie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>We onderstrepen het belang van een integrale Mobiliteitsvisie MRDH met daarin ruimte voor alle modaliteiten. Het is van belang dat deze visie breed gedragen wordt en dat er zowel draagvlak is voor de stip op de horizon als voor de route ernaartoe.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Wij onderschrijven het belang van een breed gedragen Mobiliteitsvisie, met voldoende draagvlak voor zowel het toekomstperspectief als de route daar naartoe. Tijdens het opstellen van de visie is daarom nadrukkelijk aandacht besteed aan de betrokkenheid van adviescommissies, raadsleden (onder meer via de regionale bijeenkomst in 2024), en bestuurders. Daarnaast zijn inwoners geraadpleegd via de pilot inwonersparticipatie. Ook wordt de Mobiliteitsvisie – samen met de Visie Economisch Vestigingsklimaat – ter zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten.</p> |
| <b>Beleidsmatige aspecten ontwerpbegroting (3) – Actieplan evaluatie MRDH</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>Zoals we ook in onze zienswijze van 22 april 2025 op het ontwerp-actieplan evaluatie MRDH hebben aangegeven, onderschrijven wij het belang van het versterken van het economisch vestigingsklimaat. Wij leveren graag onze bijdrage aan de visie die dit jaar wordt opgesteld met als doel het vergroten van de Brede Welvaart in de regio. De speerpunten in de begroting 2026 liggen wat ons betreft al in lijn met de nieuw op te stellen visie.</p> <p>Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.</p>            |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

Dank voor uw zienswijze van 22 april 2025 op het ontwerp-actieplan evaluatie MRDH en voor uw steun voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. We waarderen uw bereidheid om bij te dragen aan de Visie Economisch Vestigingsklimaat, met als doel het vergroten van de Brede Welvaart in de regio. We kijken ernaar uit om de constructieve samenwerking voort te zetten en gezamenlijk verder te werken aan de ambities voor de regio.

## **Barendrecht**

### **Algemeen**

Op 14 april 2025 hebben wij de ontwerpbegroting 2026 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontvangen. Gelijktijdig hebben wij de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 ontvangen. Voor beide documenten heeft u ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De ontwerpbegroting MRDH 2026 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 zijn besproken in onze raadsvergadering van 1 juli 2025. De ontwerpbegroting geeft ons aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen.

### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw zienswijze. Hieronder gaan wij in op de specifieke punten die u heeft ingebracht.

### **Inwonerbijdrage EV**

In de begroting voor 2026 heeft de MRDH rekening gehouden met het verzoek van de gemeenten om de inwonerbijdrage te korten met 6,2%. Deze korting wordt toegepast na indexering van de bijdrage met 4,2%. Door deze wijzigingen daalt de inwonerbijdrage van € 3,07 naar € 3,00 per inwoner. Wij zijn tevreden met deze daling van de inwonerbijdrage en de wijze waarop MRDH rekening heeft gehouden met het verzoek van de gemeenten. Wij begrijpen dat het verlagen van de bijdrage impact heeft op het programmabudget voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. De huidige aanpak geeft voldoende invulling aan de huidige doelen van het programma. Later dit jaar wordt de visie op het economische vestigingsklimaat vastgesteld. In onze ogen is het van belang dat in dit beleid rekening wordt gehouden met de beschikbare budgetten. Een belangrijk onderdeel daarbij wordt de flexibiliteit van het programma om dit af te stemmen op de beschikbare middelen.

### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw positieve reactie op de verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijzeprocedure naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, wordt ingezet op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen. De visie stelt daarnaast voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Deze aanpak maakt het mogelijk om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Tevens stellen we voor om meerjarige financiële afspraken te maken met gemeenten, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

### **Dreiging BDU-korting**

Vanuit het rijk dreigt een korting op de BDU-uitkering van 10% te worden opgelegd. Deze korting is nog niet opgenomen in de begroting vanwege de onzekerheid over het wel of niet doorgaan van deze korting. Voor de bereikbaarheid van onze

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>regio is een goed OV-netwerk cruciaal. De BDU-korting heeft een grote negatieve impact op het OV-aanbod. Gezien de woningbouwontwikkelingen en bereikbaarheidsopgave voor onze regio is het cruciaal dat deze korting vanuit het rijk komt te vervallen. Vanuit Barendrecht steunen we daarom de lobby vanuit de MRDH om deze korting te laten vervallen. Wel vragen we aandacht voor de mogelijke gevolgen van deze dreigende korting. Het is belangrijk om tijdig, samen met alle betrokken gemeenten, tot een gedragen bezuinigingsvoorstel te komen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Dank voor uw steun en instemming. Na Prinsjesdag verwachten wij meer duidelijkheid over de dreigende korting. Indien de korting daadwerkelijk wordt gerealiseerd, presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap, waarin we samen met alle betrokkenen tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p><b>Mobiliteitsvisie 2026</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>De mobiliteitsvisie voor de MRDH wordt in de loop van 2025 vastgesteld. Uitwerking van de visie moet landen in een uitvoeringsprogramma. In de ontwerpbegroting 2026 is geen financiële reservering opgenomen om in 2026 te starten met de uitvoering van programma's of projecten uit de Mobiliteitsvisie. Wij willen in overweging geven om hiervoor wel een reservering op te nemen om daarmee een spoedige uitvoering te geven aan de Mobiliteitsvisie.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.</p>                                                                                                                                                                                                                             |
| <p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Ook wij streven naar een snelle uitvoering van de Mobiliteitsvisie na vaststelling. De Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat worden naar verwachting begin 2026 vastgesteld. In 2026 worden beide visies verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar, en in een geactualiseerde Strategische Agenda voor de periode 2027–2030.</p> <p>Deze visies vormen een verdieping van de opgaven uit de huidige Strategische Agenda 2023–2026, die als inhoudelijk kader dient voor de begroting 2026. In de begroting is rekening gehouden met lopende programma's en projecten. Eventuele financiële consequenties van de visies worden verwerkt in de eerstvolgende begrotingswijziging van 2026. Dit is eveneens vermeld in de aanbiedingsbrief bij de ontwerpbegroting die aan uw gemeente is toegezonden.</p> |
| <p><b>Capelle aan den IJssel</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Geen zienswijze</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Op 14 april 2025 heeft u ons de Ontwerpbegroting 2026 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen toegezonden. Wij hebben het deze documenten besproken in onze raadsvergadering van 10 juli 2025. Wij hebben besloten geen zienswijze in te dienen ten aanzien van de Ontwerpbegroting 2026 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.</p> <p>Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p><b>Reactie algemeen bestuur</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| We willen u bedanken voor uw reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Delft</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>In reactie op uw verzoek dd 14 april 2025 sturen wij u onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2026.</p> <p>Uit de begroting blijkt dat er veel aandacht is voor duurzame en actieve mobiliteit en dat deelmobiliteit een steeds meer geïntegreerd onderdeel gaat uit maken van het (openbaar) vervoersysteem. Dit sluit aan bij de ambities die we in Delft hebben.</p> <p>We zijn blij dat MRDH ook in 2026 blijft samenwerken aan versterking van het ecosysteem voor Startups en scale-ups in Zuid-Holland. Dat sluit aan bij onze goede samenwerking rond het Innovatiedistrict Delft (IDD). Samen hebben we aandacht voor voldoende fysieke ruimte voor deze bedrijven in de regio.</p> <p>We waarderen de betrokkenheid van uw organisatie, onder andere in het proces rond de 10-jaars evaluatie van de MRDH-samenwerking, de IDD samenwerking, en de gezamenlijke inzet voor de vergroting van de capaciteit op de 'oude lijn', de spoorverbinding Leiden-Dordrecht.</p> <p>Wij spreken onze steun uit voor uw 'Ontwerpbegroting MRDH 2026' en uw 'Ontwerpbeleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025'. Wij zijn tevreden dat u tegemoet bent gekomen aan het verzoek van de regionale colleges om de inwonersbijdrage naar beneden bij te stellen met 6,2%.</p> <p>Wij zien in de begroting 2026 wel graag enkele tekstwijzingen doorgevoerd worden en doen hiervoor een aantal voorstellen in onze zienswijze. Daarnaast leggen we enkele accenten voor de samenwerking in 2025.</p> |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Dank voor uw positieve reacties op de ontwerpbegroting. We zijn blij te horen dat u tevreden bent met de verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Hieronder gaan we in op uw specifieke aandachtspunten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Participatie</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| In MRDH-verband is recent veel gesproken over participatie en communicatie. We zien graag de uitvoer van de voornemens op dat vlak. We vragen de MRDH om in de begroting 2026 achter de alinea over de afspraken over de nieuwe Railconcessie voor de RET en de communicatie door vervoerders over de jaarlijkse vervoerplannen (pag. 21), de volgende zin op te nemen: "Bij die afspraken gebruiken we de resultaten van de evaluatie van de participatie-pilot bij de Mobiliteitsvisie en de acties uit het Actieplan evaluatie MRDH."                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

We evalueren de resultaten van de pilot inwonersparticipatie bij de Mobiliteitsvisie om te bepalen of en hoe deze kunnen worden toegepast in de procedure voor vervoerplannen en nieuwe concessies. Deze tekst is toegevoegd aan de ontwerpbegroting 2026.

#### **Brede welvaart**

De MRDH heeft met de monitor Brede welvaart, beter beeld gekregen van de potentiële invloed vanuit de MRDH-kerntaken op raakvlakken die voor mensen en hun leefomgeving van waarde zijn. We zien graag dat de MRDH de begroting actualiseert o.b.v. het besluit over brede welvaart dd 4 april 2025:

- ☐ Na de alinea: "We werken de vastgestelde mobiliteitsvisie (gepland in 2025) uit in uitwerkingsplannen voor publieke mobiliteit. Dit gaat om plannen voor de bundeling van ontsluitend en vraagafhankelijk vervoer, HOV en mobiliteitsknooppunten (pagina 33)." toevoegen: "Hierbij besteden we aandacht aan de kansen en bedreigingen voor brede welvaart, vanuit de relatie met ruimtelijke ontwikkeling en sociaaleconomische opgaven."
- ☐ In de begroting 2026 als activiteit toevoegen: het herijken van het onderzoek brede welvaartmonitor (rapportage dd 3 december 2024, afspraak tot herijken binnen twee jaar).

#### **Reactie algemeen bestuur**

Meer welvaart en welzijn voor onze inwoners is het doel van ons werk. De monitor Brede Welvaart en de vervolgacties helpen ons om de focus te behouden op brede welvaart. Wat betreft de eerste opmerking:

- Wij zijn het eens dat de ruimtelijke ontwikkeling en sociaaleconomische opgaven telkens moeten worden meegenomen in onze activiteiten. Op pagina 33 voegen we toe: "We besteden aandacht aan de kansen en bedreigingen voor brede welvaart, in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling en sociaaleconomische opgaven."
- Wat betreft de tweede opmerking voegen we toe: "In 2026 starten we met de herijking van het onderzoek naar de brede welvaartmonitor (rapportage d.d. 3 december 2024, met een afspraak om deze binnen twee jaar te herijken)."

#### **Visie op economisch vestigingsklimaat en de mobiliteitsvisie**

De metropoolregio werkt momenteel aan de visie op economisch vestigingsklimaat en de mobiliteitsvisie.

We verzoeken de MRDH om de teksten in de begroting over deze visies en bijbehorende uitwerking te beperken tot reeds vastgestelde (AB-)kaders. De keuzes en vaststelling van de doelen en/of uitvoeringskaders door de bestuurscommissies kunnen dan plaatsvinden, zonder afbreuk te doen aan de bruikbaarheid van teksten in de begroting 2026. Dit geldt bijvoorbeeld voor de passage op pagina 33.

#### **Reactie algemeen bestuur**

We hebben de tekst in de begroting gewijzigd, naar aanleiding van uw opmerking. Op een paar plekken zijn een paar stukken tekst verwijderd om niet vooruit te lopen op besluitvorming.

#### **Innovatiedistrict Delft**

We zijn blij dat MRDH ook 2026 haar bijdrage levert aan het samenwerkingsprogramma Startup/Scale-up Zuid-Holland en hierbij onder meer een rol pakt in het sturen op voldoende fysieke ruimte voor deze bedrijven in de regio, en in het samenwerken met het Rijk op dit thema. We ervaren die rol ook in de samenwerking rond het Innovatiedistrict Delft (IDD).

We zien graag dat de MRDH in de begroting 2026 de tekst over versterken van het innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's (pagina 41) concreet houdt, door het benoemen van o.a. de doelen en de MRDH-rol in het regionale ecosysteem Innovatiedistrict Delft (IDD).

#### **Reactie algemeen bestuur**

In de regio zijn verschillende netwerken en hotspots waar kennisinstellingen, bedrijven (startups, scale-ups en corporates) en overheden samenwerken aan innovatie. Voorbeelden hiervan zijn het Innovatiedistrict Delft en de Mechatronica Innovatie Campus in Schiedam, waar regionale partijen gezamenlijk innovatieve hotspots versterken.

Wij versterken deze programma's, locaties en netwerken verder door ze te koppelen aan regionale economische doelstellingen en ruimtelijk-economische randvoorwaarden, zoals bereikbaarheid en de beschikbaarheid van bedrijfsruimte.

Dit benadrukken we extra in de begroting en deze tekst is dus aan de ontwerpbegroting 2026 toegevoegd.

#### **Accenten voor samenwerking 2025**

We benoemen nog enkele punten waarop we aandacht vragen van de MRDH voor samenwerking in 2025 om de plannen uit de begroting 2026 uit te kunnen voeren:

1. We zijn blij met de toezegging in het concept-vervoerplan van EBS dat, met ingang van de dienstregeling voor tramlijn 19 naar de campus, EBS de avond- en weekendbediening van de campus gaat verzorgen.
2. Naast de tram- en busbediening van de campus hebben TU Delft, MRDH en gemeente Delft actief samengewerkt aan een uitvoeringsagenda om de bereikbaarheid van de campus te verbeteren. We kijken uit naar de concretisering van de maatregelen.
3. De waardevolle financiële bijdrage van MRDH stelt YES!Delft in staat om haar dienstverlening bij het ontstaan en de ontwikkeling van technische startups in de regio voort te zetten en te verbeteren. Deze bedrijven groeien vaak door in de regio en leveren een bijdrage aan de werkgelegenheid, maatschappelijke uitdagingen en het verdienvermogen van de regio.
4. De werkzaamheden aan het tracé van tramlijn 1 in combinatie met het onderhoud aan de Reineveldbrug en de reconstructie van de Wateringsevest vinden in goede afstemming plaats tussen gemeente Delft, HTM, MRDH en Provincie Zuid-Holland. We willen ook in 2025 de hinder voor het verkeer beperkt houden.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw constructieve zienswijze en de benoemde aandachtspunten. Wij waarderen de samenwerking met de gemeente Delft en de TU Delft op het gebied van de bereikbaarheid van de campus, de inzet op innovatieve bedrijvigheid via YES!Delft, en de gezamenlijke afstemming bij infrastructurele werkzaamheden.

Wij blijven ons inzetten voor een succesvolle uitvoering van de gezamenlijke ambities, met aandacht voor bereikbaarheid, innovatie en het beperken van hinder tijdens werkzaamheden.

### **Afsluitend**

We kijken tot slotte terug op weer een positief samenwerkingsjaar.

De bestaans- en meerwaarde samenwerking MRDH is in de 10-jaars evaluatie van de MRDH-samenwerking bevestigd met een onafhankelijk feitenonderzoek.

Ook afgelopen jaar hebben we die meerwaarde ervaren in onder meer:

- De verschillende samenwerkingen over de gemeentegrenzen heen, zoals de studie ten aanzien van tramlijn 1, grensoverschrijdend deelmobiliteit en de Verkenning Oude Lijn.
- Het initiatief om een Visie Economisch Vestigingsklimaat op te stellen in nauwe betrokkenheid met de 21 gemeenten.

We zien uit naar de resultaten die wij in 2026 kunnen realiseren met de 21 deelnemende gemeenten en de MRDH-organisatie, ook in samenwerking met andere spelers in de regio. Wij blijven onze samenwerking graag ondersteunen met onze lokale kennis ten aanzien van kansen en knelpunten en ook met onze specifieke expertise.

Samen kunnen we impact maken om het innovatie-gedreven economisch potentieel in onze metropoolregio te verzilveren. En samen kunnen we de noodzakelijke mobiliteitstransitie realiseren, waarbij het openbaar vervoer en de fiets qua snelheid, gemak en veiligheid meer en meer een aantrekkelijk alternatief zijn voor de ongezonde, en leefruimte belastende verplaatsingen per auto.

### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw positieve terugblik op de samenwerking in het afgelopen jaar. Wij waarderen de actieve rol die gemeente Delft speelt in regionale trajecten, zoals de Verkenning Oude Lijn, de mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van de nieuwe economische visie. Ook in 2026 kijken wij ernaar uit om samen verder te bouwen aan een sterke en innovatieve regio. Wij rekenen op uw lokale kennis en expertise om kansen te benutten en knelpunten effectief aan te pakken.

### **Den Haag**

#### **Besluit gemeenteraad Den Haag**

1. als zienswijze op de begroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2025 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met begroting;
2. deze zienswijze in te dienen bij het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

### **Reactie algemeen bestuur**

Wij zijn blij met uw instemmende zienswijze.

### **Krimpen aan den IJssel**

**Geen zienswijzen op begroting en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.**

Allereerst willen wij u bedanken voor de prettige en succesvolle samenwerking de afgelopen jaren. Wij onderschrijven het belang van regionale samenwerking. Onze regio staat voor grote opgaven. Samenwerking met alle gemeenten en partners is een belangrijk onderdeel om onze ambities te realiseren. We doen dit om onze regio te versterken om te zorgen dat onze inwoners hier prettig kunnen wonen, werken en leven.

Onze gemeenteraad besloot tijdens de raadsvergadering op 26 juni 2025 om geen zienswijzen in te dienen op de ontwerpbegroting 2026 en de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Wij kunnen ons vinden in de financiële invulling van uw begroting aan de hand van de gezamenlijke opgaven en ambities uit de Strategische Agenda. Wij hebben geen technische opmerkingen op de begroting en de beleidsnota. De inhoudelijke verdiepingen bespreken we tijdens de trajecten van de mobiliteitsvisie en de visie op economisch vestigingsklimaat.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw positieve zienswijze. We zijn blij dat u zich kunt vinden in de financiële invulling van de gezamenlijke opgaven en ambities uit de Strategische Agenda.

#### **Nog geen structurele oplossing van financiële opgaven van gemeenten.**

Wij willen onze erkenning uitspreken dat u doortastend bent geweest met het verwerken van het gemeentelijke bezuinigingsvoorstel. Daarmee draagt u bij aan de financiële opgaven van alle gemeenten. De toegezegde middelen van het Rijk aan de gemeenten in de voorjaarsnota 2025 bieden tijdelijke verlichting, maar geen structurele oplossing. Er blijft dus onzekerheid over de structurele financiële opgaven van gemeenten. Wij blijven daarover in gesprek met al onze gemeenschappelijke regelingen.

Wij deelden eerder met u dat wij onze inwonerbijdrage voor het programma economisch vestigingsklimaat bespreken als ombuigingsmogelijkheid. Dat zijn bezuinigingsopties om de financiële opgaven op te lossen. Dit met als vertrekpunt dat alles boven het wettelijk minimum van gemeentelijke taken (in theorie) ter discussie kan staan. De gemeenteraad zal deze discussie verder voeren tijdens de behandeling van de gemeentelijke kadernota 2026. De gemeenteraad zal in eerste instantie bespreken of een optie interessant is voor verdere uitwerking of een onwenselijke bezuiniging is. Wij houden u hiervan op de hoogte.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw erkenning van de doorgevoerde bezuiniging op de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De deelname van een gemeente aan de MRDH houdt in dat die gemeente verplicht is de bijdragen te leveren die zijn overeengekomen in het kader van de regeling.

In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, wordt ingezet op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen. In lijn hiermee stelt de Visie voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten te dekken. Deze aanpak maakt het mogelijk om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Daarnaast stellen we voor om meerjarige financiële afspraken te maken met gemeenten, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Afsluitend</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Wij kijken uit naar de afronding van de mobiliteitsvisie en visie economisch vestigingsklimaat later dit jaar. Wij gaan graag samen met u aan de slag om de daaruit voortvloeiende ambities te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ook wij kijken uit naar de afronding van de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat begin 2026. We zijn verheugd om samen met u aan de slag te gaan om de ambities die hieruit voortvloeien te realiseren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Lansingerland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Op 15 april 2025 ontvingen wij de Ontwerpbegroting MRDH 2026 met het verzoek onze zienswijze kenbaar te maken. Deze vindt u hieronder. In de vorige zienswijze op de begroting 2025 van de MRDH hebben wij als gemeente aandacht gevraagd voor de financiële vooruitzichten van gemeenten. Zoals in de zienswijze (U25.02075) beschreven staat ten behoeve van de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen, zien wij onze oproep tot bezuinigen terug in de ontwerpbegroting 2026. De gemeente Lansingerland constateert dat de MRDH, ondanks de noodzaak tot bezuiniging, zich onverminderd blijft inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer. De MRDH zet zich in op het verder ontwikkelen en versterken van fieldlabs, regionale campussen, (woon- en) werklocaties, digitale connectiviteit, de regionale energiestrategie, en stimuleren van groen als vestigingsfactor. Deze ambities zien wij terug in de ontwerpbegroting 2026. Wel geven wij u een aantal aandachtspunten. |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Dank voor uw positieve reactie. Hieronder gaan wij in op de aandachtspunten die u heeft aangegeven.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Vervoersautoriteit</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Als gemeente Lansingerland zijn we blij met de subsidie voor de fietsenstalling Berkel Westpolder die in de ontwerpbegroting is opgenomen. Deze subsidie komt ten goede aan de inwoners van onze gemeente en achten wij belangrijk voor het knooppunt van Berkel Westpolder. Verder vragen wij aandacht voor de Zoetermeer-Rotterdam rail (ZoRO rail) in relatie tot de ontwikkeling van Bleizo. Lansingerland wil, samen met de gemeente Zoetermeer, een vervolg geven aan deze verkenning om een overzicht te krijgen van noodzakelijk beleid en voorwaarden op het gebied van vervoerwaarde, economische groei en inwonersgroei om de HOV-verbinding kansrijker te maken. Daarnaast vragen wij aandacht voor de frequentie van zowel metro- als busverbindingen. Hierbij verwijzen we graag naar de reactie op de vervoerplannen 2026 RET / HTM / EBS van Lansingerland (kenmerk: U25.01750).                                                                                                                                                                 |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Uw opmerkingen over de frequentie van metro- en busverbindingen zijn bekend en worden meegenomen in de besluitvorming over de vervoerplannen. Zie hiervoor ook de Nota van Reactie op de Vervoerplannen 2026, vastgesteld door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 9 juli 2025.<br>De verbinding Zoetermeer – Rotterdam sluit goed aan bij de corridoraanpak/gebiedsgerichte aanpak in onze concept-ontwerp Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat. Wij delen uw mening over de noodzaak om de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



voorwaarden voor een kansrijke HOV-verbinding goed in beeld te brengen. De MRDH levert graag een bijdrage aan deze gezamenlijke opgave.

### **Visie economisch vestigingsklimaat**

Voor het onderdeel economisch vestigingsklimaat is de MRDH bezig met de visie op het economisch vestigingsklimaat (vev). Op dit moment wordt gewerkt aan deze visie, in gezamenlijkheid met alle 21 gemeenten. Dit is een belangrijke en zeer omvangrijke stap voor het EV component om zichzelf naar de toekomst toe vorm te geven binnen de MRDH. Vanwege het lopende proces van de visie zouden we graag ruimte in het budget terugzien voor de inzet op de uitkomsten van de visie. De visie wordt op 9 juli besproken in de bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat. Het dagelijks bestuur van de MRDH zal na de zomer de conceptversie van de visie vrijgeven voor zienswijzen. De programmakosten die hier uit zullen volgen zullen relatief kort na vaststelling van de begroting in september bekend worden. Zodoende is het verstandig en wenselijk om deze samenhang in de begroting te benoemen. De mogelijke noodzaak voor een snelle aanwending van middelen voor de uitkomsten van de visie zal verantwoord moeten worden vanuit de vastgestelde begroting 2026. Wij zien dan ook graag dat de MRDH een toelichting geeft in de begroting op de programmakosten van deze visie.

### **Reactie algemeen bestuur**

De Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie worden naar verwachting begin 2026 vastgesteld. In 2026 worden de visies verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma voor de komende vijf tot tien jaar en in een geactualiseerde Strategische Agenda voor de periode 2027–2030. Beide visies zijn een verdieping van de opgaven uit de huidige Strategische Agenda 2023–2026, die als inhoudelijk kader dient voor de begroting 2026. Op basis daarvan zal de besteding van het programmabudget in eerste instantie plaatsvinden.

Eventuele financiële consequenties van de nog vast te stellen visies voor het begrotingsjaar 2026 verwerken we in de eerstvolgende begrotingswijziging van 2026. Dit is ook vermeld in de aanbiedingsbrief bij de ontwerpbegroting die aan uw gemeente is toegezonden.

## **Leidschendam-Voorburg**

### **Algemeen**

Op 14 april 2025 ontvingen wij van u de Ontwerpbegroting 2026 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025. De gemeenteraad waardeert de inhoud van de begroting, die aansluit bij de gezamenlijk vastgestelde koers in de Strategische Agenda van de MRDH en de evaluatie en het actieplan. Met deze zienswijzebrief brengt de gemeenteraad haar standpunt naar voren en deelt zij zowel haar waardering als haar aandachtspunten met betrekking tot de begroting. De gemeenteraad onderschrijft de analyse dat de sociaaleconomische en ruimtelijke opgaven waarvoor de regio staat urgent zijn en geen uitstel verdienen. Regionale samenwerking is voor Leidschendam-Voorburg essentieel om lokale ambities waar te maken. De MRDH wordt als een waardevol platform gezien om regionale samenhang te versterken, kennis te delen en gezamenlijk op te trekken richting het Rijk en andere partners.

De gemeenteraad erkent dat 2026, ondanks de bezuinigingen vanuit het Rijk, een cruciaal jaar wordt om gezamenlijk richting te geven aan de toekomst van de regio. Des te belangrijker dat deze samenwerking plaatsvindt op basis van reële ambities, duidelijke keuzes en goede afstemming met de gemeentelijke praktijk. De druk op ambtelijke capaciteit is ook in Leidschendam-Voorburg voelbaar, wat vraagt om scherpere in de uitvoering en een duidelijke meerwaarde van MRDH-inzet per thema en project.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw zienswijze en de duidelijke onderstreping van het belang van regionale samenwerking. Wij herkennen de urgentie van de opgaven en delen uw oproep tot realistische ambities en scherpe keuzes. Ook in 2026 kijken wij ernaar uit om samen te werken aan een effectieve uitvoering, met zichtbare meerwaarde voor de regio.

#### **Ondersteuning visievorming, met aandacht voor doorwerking en uitvoerbaarheid**

De raad steunt het proces om in 2025 te komen tot een Mobiliteitsvisie en een Visie Economisch Vestigingsklimaat. Beide trajecten kunnen bijdragen aan het verder versterken van de gezamenlijke koers. Daarbij vraagt de gemeenteraad nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid van beleidsvoornemens en de doorwerking naar lokale opgaven. De aansluiting van de visies met de opgaven en mogelijkheden van middelgrote gemeenten zoals Leidschendam-Voorburg verdient blijvende aandacht.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw steun aan het proces richting de Mobiliteitsvisie en de Visie Economisch Vestigingsklimaat. Wij nemen uw aandachtspunten over de uitvoerbaarheid en lokale doorwerking nadrukkelijk mee. De aansluiting op de opgaven van middelgrote gemeenten, zoals Leidschendam-Voorburg, blijft een belangrijk uitgangspunt in de verdere uitwerking.

#### **Zorgen over structurele korting BDU, waar juist investeringen noodzakelijk zijn**

De gemeenteraad heeft zorgen over de dreigende korting van 59 miljoen euro op de Brede Doeluitkering (BDU) voor de MRDH en ondersteunt het standpunt van het dagelijks bestuur dat deze korting onterecht is en spreekt haar steun uit voor de inzet van de MRDH richting het Rijk om deze voorgenomen korting ongedaan te maken.

De BDU is van essentieel belang voor de regio. Het biedt cruciale financiële ondersteuning aan het openbaar vervoer – dat al onder druk staat – en maakt (co)financiering mogelijk van zowel kleine infrastructurele projecten als grote mobiliteitsopgaven. Een structurele korting staat dan ook haaks op de urgente uitdagingen waarvoor de MRDH zich gesteld ziet: een groeiend aantal inwoners, de noodzaak om actieve en collectieve mobiliteit te stimuleren en het versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk.

Leidschendam-Voorburg zet vol in op een toekomstbestendige, duurzame bereikbaarheid van onder meer de Mall of the Netherlands. Dit vraagt om alternatieve oplossingen voor de stilgelegde A4 Haaglanden/N14-aanpak. De actieve inzet van de MRDH op dit vlak waarderen wij ten zeerste. Daarnaast vraagt de grootschalige woningbouw – waaraan ook Leidschendam-Voorburg een substantiële bijdrage levert – om aanvullende investeringen in mobiliteit en infrastructuur. Ook de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen per openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt.

Deze gezamenlijke opgaven vragen niet om bezuinigingen, maar om structurele investeringen. Alleen zo kunnen we de regio leefbaar, bereikbaar en economisch sterk houden. Leidschendam-Voorburg werkt hierin graag nauw samen met de MRDH.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij herkennen de noodzaak en stemmen in om samen de volgende stap voorwaarts te zetten. De BDU-korting vraagt inderdaad om een herziening van de financiële puzzel. De concept-ontwerp Mobiliteitsvisie gaat in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten om vooruitgang te boeken. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen voor de uitwerking zetten.

#### **Waardering voor extra capaciteit via MRDH Support**

De gemeenteraad waardeert het aanbod van extra capaciteit via het team MRDH Support. Het team wordt gezien als een belangrijke aanvulling om de realisatie van gemeentelijke doelstellingen te versnellen en kijkt uit naar de mogelijkheid om gebruik te maken van deze ondersteuning.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering voor MRDH Support. Met MRDH Support beogen wij inderdaad gezamenlijke ambities sneller te realiseren, terwijl we tegelijkertijd kennis in de regio behouden. Het team voorziet inmiddels in een duidelijke regiobrede behoefte, en daarom hebben we besloten de pilot om te zetten in een structurele dienstverlening en de formatie uit te breiden. We zien uw aanvraag voor ondersteuning met belangstelling tegemoet.

#### **Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat: een gebaar dat wordt gewaardeerd**

Tot slot waardeert de gemeenteraad het besluit om de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat in 2026 te verlagen naar 3 euro per inwoner. Dit gebaar wordt als een positieve ontwikkeling gezien in financieel uitdagende tijden, wat getuigt van oog voor de situatie van gemeenten.

De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg benadrukt het belang van een solide financiële basis en strategische afstemming binnen de regio. Zij wenst het dagelijks bestuur veel succes bij de verdere voorbereiding van de begroting en kijkt uit naar een constructieve voortzetting van de samenwerking.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering voor de verlaging van de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, wordt ingezet op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen.

De visie stelt daarnaast voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Deze aanpak maakt het mogelijk om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Tevens stellen we voor om meerjarige financiële afspraken te maken met gemeenten, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Maassluis</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>In uw brief van 14 april 2025 nodigt u ons uit onze zienswijze kenbaar te maken op de ontwerp begroting voor 2026. Wij hebben kennis genomen van de begroting en willen als eerste laten weten dat wij uw inspanningen waarderen en uw lobby voor openbaar vervoer in het belang van onze reizigers ondersteunen.</p> <p>Wij waarderen uw inzet van het afgelopen jaar om tot verdere beheersmaatregelen te komen. Omdat ons ravijnjaar echter niet eenmalig is, maar structureel, verzoeken wij u ook om verdere verkenningen te blijven doen naar aanvullende bezuinigingsmogelijkheden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>In deze begroting is een verlaging van de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat doorgevoerd. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, wordt ingezet op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen.</p> <p>De visie stelt daarnaast voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten te dekken. Dit is noodzakelijk om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Daarnaast stellen we voor om meerjarige financiële afspraken te maken met gemeenten, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.</p>                                                                                                                                                                     |
| <b>BDU</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>Tot slot merken wij op dat in de begroting nog geen rekening gehouden is met een eventuele korting van 10% op de BDU verkeer en vervoer. Wij verzoeken u met ons in overleg te treden om tot oplossingen te komen als deze korting doorgang vindt.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>Wij blijven met volle inzet lobbyen om de korting ongedaan te maken. Na Prinsjesdag verwachten wij meer duidelijkheid over de dreigende korting. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap, waarin we samen met alle betrokkenen tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Midden-Delfland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Besluit instemmende zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>Voor het indienen van een zienswijze heeft u de concept begroting 2026 en de meerjarenbegroting 2027-2029 met diverse bijlagen aangeboden. Deze documenten zijn door de gemeenteraad behandeld in zijn vergadering van 24 juni 2025.</p> <p>De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Voor de inhoud en de uitgebreidere overwegingen verwijzen wij naar bijgevoegde 'raadsoplegger'. Mede namens de gemeenteraad geven wij u in deze brief een korte toelichting op de drie onderwerpen waar een zienswijze over wordt ingediend.</p> <p>In dezelfde vergadering heeft de gemeenteraad besloten de jaarstukken 2024 voor kennisgeving aan te nemen.</p> <p>De instemmende zienswijze houdt in dat de gemeenteraad akkoord is met de verlaging van de inwonersbijdrage voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. Met de verlaging van € 0,07 per inwoner is de nieuwe bijdrage € 3,00.</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Met tevredenheid constateert de gemeenteraad dat met deze verlaging de MRDH bijdraagt aan de gemeentelijke bezuinigingsopgave voor 2026 en volgende jaren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Dank voor uw instemmende zienswijze. Hieronder gaan wij in op de specifieke onderwerpen die u heeft aangedragen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Korting BDU en afhankelijkheid buslijn 33</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>In uw aanbiedingsnota en begroting uit u uw zorgen over een mogelijke korting op de Brede Doeluitkering en de consequenties daarvan op de mobiliteit en het openbaar vervoer in het bijzonder. Deze zorgen worden gedeeld door de gemeente Midden-Delfland. In het belang van onze inwoners op goed openbaar vervoer ondersteunen wij uw lobby richting het Rijk deze korting ongedaan te maken. Juist in deze tijd van toenemende verstedelijking en toenemende congestie op het wegennet is het investeren in openbaar vervoer, verkeersveiligheid en mobiliteit noodzakelijk. Een bezuiniging, in combinatie met toenemende kosten voor onderhoud en herstel van de infrastructuur, staat haaks op de openbare belangen.</p> <p>Wij ondersteunen uw standpunt om de mogelijke korting niet te verwerken in de begroting. Dit zou inhouden dat een bezuiniging op bovenstaande belangen gerealiseerd moet worden, wat ten koste gaat van de mobiliteit van inwoners en onze regio. Wel vragen wij u nadrukkelijk voor het belang van de bereikbaarheid van onze dorpen. Het aanbod openbaar vervoer is onze gemeente beperkt, terwijl een deel van onze inwoners volledig afhankelijk is van het openbaar en nog beperkter aanvullend vervoer. De 'slagader' voor het openbaar vervoer in onze gemeente is buslijn 33, welke als enige de gemeenschappen van Den Hoorn, Schipluiden en Maasland met elkaar verbindt. Deze dorpen zijn georiënteerd op het voorzieningenaanbod van de gemeenten Delft en Maassluis, waar deze buslijn ook een directe verbinding mee heeft. Een verlaging van de frequentie is vanuit het streven naar het versterken van de brede welvaart ongewenst.</p> |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Wij herkennen de noodzaak en zetten graag samen de stap voor het versterken van brede welvaart voor al onze inwoners. De BDU-korting vraagt inderdaad om een herziening van de financiële puzzel. De concept-ontwerp Mobiliteitsvisie gaat in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten om vooruitgang te boeken. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen in dit proces zetten.</p> <p>Daarnaast herkennen wij de zorg over de druk op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Mocht de korting op de BDU daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap, waarin we samen met alle betrokkenen tijdig tot een besluitvormingsproces komen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Economische groeipotentie benutten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Bij de oprichting van de MRDH was één van de doelstellingen om vanuit de regionale samenwerking de economische groeipotentie beter te benutten. Uit de 10-jaarlijkse evaluatie blijkt dat die doelstelling ten dele is gehaald. In het evaluatierapport is geconstateerd dat een gedeelde en gedragen visie op het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat ontbreekt. Weliswaar is in de strategische agenda meer focus aangebracht, waardoor belangrijke                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

onderwerpen als de ondersteuning van het MKB, onderwijs-arbeidsmarkt en campusontwikkeling meer aandacht krijgen. De impact hiervan op de lange termijn in relatie tot het nog onbenut laten van de mogelijke groeipotentie is nog beperkt.

Wij ondersteunen het advies om meer impact te realiseren door het opstellen van een gezamenlijk gedragen visie, lobby en het investeren van een regionaal economisch netwerk van overheden, bedrijven en kennisinstellingen. In onze zienswijze op de 10-jaarlijkse evaluatie is verzocht de adviezen uit te werken in de economische visie MRDH voor 2050. Vanuit een gedeelde regionale visie is het wenselijk om te komen tot een meer integrale benadering van de economische sectoren en te streven naar een meer circulaire en digitale economie. Deze wijze van samenwerken biedt meer strategische kansen om de economische groeipotentie van de regio meer te benutten. Het is goed te constateren dat bij de uitwerking van de Visie op het economisch Vestigingsklimaat besloten is het advies van Berenschot verder uit te werken. Wij dragen graag bij aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat, in het bijzonder vanuit de maatschappelijke meerwaarde van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De MRDH erkent het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland als een essentieel onderdeel van het economisch vestigingsklimaat. Hoewel dit gebied geen directe focus heeft binnen de vijf economische clusters, draagt het aanzienlijk bij aan de brede welvaart en leefkwaliteit van de regio, wat een belangrijke randvoorwaarde is voor de vestiging van talent en bedrijvigheid.

#### **Fietsstimulering**

Wij willen hierbij expliciet aandacht vragen voor de kwaliteit en dóórontwikkeling van fietspaden, alsook voor het bijzondere groene en waterrijke karakter van onze gemeente en de regio als geheel. Deze kwaliteiten zijn van grote waarde voor de leefbaarheid, gezondheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Bij projecten op het gebied van mobiliteit, woningbouw en economische ontwikkeling vragen wij structureel oog te houden voor veilige en goed onderhouden fietsverbindingen, behoud en versterking van het karakteristieke landschap en recreatieve routes. Een continu impuls voor het fietsnetwerk en voor de landschappelijke kwaliteit draagt bij aan de brede welvaart waar de MRDH naar streeft.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Zowel in de Strategische Agenda als in de nieuwe concept-ontwerp Mobiliteitsvisie krijgt de fiets een belangrijke plaats binnen het mobiliteitsnetwerk. Zoals beschreven in de concept-ontwerp visie versterken lopen, fietsen en openbaar vervoer elkaar en vormen zij samen de kern van mobiliteit in de regio. De MRDH onderstreept het belang van investeren in fietsinfrastructuur. De MRDH kent een regionaal basisnetwerk fiets (RBF), dat de basis vormt voor het verstrekken van subsidies voor fietsinfrastructuur. Gemeenten kunnen op basis van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2024 tot 50% subsidie aanvragen voor fietsprojecten die binnen dit netwerk vallen. Daarnaast heeft de MRDH het programma Metropolitane Fietsroutes, met acht metropolitane fietsroutes, waaronder één in Midden-Delfland. Het doel van dit programma is het verbinden van woongebieden met werklocaties in de regio. Voor het verbeteren van deze routes kunnen gemeenten maximaal 70% subsidie aanvragen bij de MRDH.



### **Netwerkfunctie MRDH is een primaire taak**

De samenwerking binnen de MRDH heeft een maatschappelijke meerwaarde. Een gezamenlijke visie en strategie van 21 gemeenten op de kerntaken economisch vestigingsklimaat en mobiliteit is van belang voor onze inwoners. Deze beleidsterreinen beperken zich immers niet tot de gemeentegrenzen. Tegelijkertijd hebben deze kerntaken van de MRDH een directe relatie met de ruimtelijke inrichting en brede welvaart.

De MRDH is vanuit deze inhoudelijke relatie met andere beleidsterreinen deelnemer aan meerdere regionale en nationale overlegplatforms. Deze netwerkfunctie is van belang en kan door meerdere gemeenten in de regio niet zelfstandig ingevuld worden. Wij vragen uw aandacht voor het blijven invullen van deze netwerkfunctie vanuit een integrale benadering van de kerntaken. Deze bredere integrale benadering vanuit brede welvaart, waar ons landschap aan bijdraagt, dient naar onze mening te worden gecontinueerd en bevestigd in de Mobiliteitsvisie en de Visie op het economisch Vestigingsklimaat.

### **Reactie algemeen bestuur**

In zowel de Visie Economisch Vestigingsklimaat als de Mobiliteitsvisie wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het belang van Brede Welvaart, met een eerste focus op het vergroten van het verdienvermogen van de regio en het verbeteren van de bereikbaarheid. In lijn met de Berenschot-evaluatie wordt er specifiek ingezet op strategische samenwerking. De netwerkfunctie speelt hierbij een belangrijke rol en wordt in beide visies benadrukt. In de visies worden de relaties en samenhang met onze partners en samenwerkingstrajecten, zoals bijvoorbeeld NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse Haven, duidelijk geschetst.

### **Nissewaard**

#### **Algemeen**

In reactie op uw brief d.d. 14 april 2025 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2026. Daarnaast reageren we gelijktijdig op het verzoek om zienswijze op de concept beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025.

Onze regio kent op het gebied van brede welvaart en leefomgevingskwaliteit grote opgaven. Binnen de schaarse ruimte in de regio vragen de verschillende opgaven, zoals woningbouw, uitbreiding bedrijventerreinen, energie-infrastructuur, natuur en recreatie om een plek. De gemeente Nissewaard kent daarnaast als New Town haar specifieke opgaven. Doordat Nissewaard in een kort tijdsbestek is gebouwd, functioneert ze anders dan organisch gegroeide steden. Er is bijvoorbeeld een versnelde negatieve ontwikkeling te zien op het gebied van sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid, ontwikkelingsmogelijkheden voor de jeugd en bestaanszekerheid. Daarnaast zijn hele wijken aan herstructurering en vervanging toe.

Nissewaard wil zich verder ontwikkelen naar een gezonde toekomstbestendige stad, waar het aantrekkelijk wonen, werken en leven is, nu en in de toekomst. Naast onze eigen inzet zien we zowel binnen de New Town Alliantie als in de samenwerking binnen de NOVEX Haven en NOVEX Zuidelijke Randstad kansen om met verschillende partners

waaronder gemeenten en MRDH vanuit een breed kader met elkaar aan de slag te gaan. Om onze regio bereikbaar te houden en het economisch vestigingsklimaat te versterken ligt er voor de MRDH een belangrijke rol. Wij waarderen de inzet van de MRDH binnen het traject NOVEX Haven om de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en de Haven op de agenda te zetten. Een goede bereikbaarheid is immers essentieel voor het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven en de sociaaleconomische ontwikkeling van Voorne-Putten.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Ook wij erkennen de samenloop van meerdere sociaaleconomische opgaven in de New Towns. Deze kunnen alleen effectief worden opgepakt met een krachtige, brede regionale aanpak. De MRDH is inmiddels in gesprek met verschillende gemeenten over een sociaaleconomische aanpak met focus op de New Towns. Samen met u zullen we deze aanpak in de komende periode verbreden naar meerdere gemeenten.

Binnen de samenwerking van NOVEX Haven pakken wij vanuit het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid onze rol om de economische behoeften van regionale clusters te koppelen aan kwetsbare gebieden en zo bij te dragen aan het aanpakken van sociaaleconomische uitdagingen.

#### **Financiën**

Als eerste willen we onze waardering uitspreken voor het proactief oppakken van de indexering met een lagere inwonersbijdrage. De MRDH wijst er terecht op dat de omvang van de BDU-uitkering (de Rijksfinanciering voor het OV) in balans moet zijn met de maatschappelijke opgaven en daarom dient mee te groeien met het aantal inwoners en de inflatie. De realiteit is helaas echter dat het voornemen van het Rijk om 10 % te gaan bezuinigen op deze financieringsbron vanaf 2026 nog niet van de baan is, en mogelijk blijft hier tot september 2025 onduidelijkheid over bestaan. Dit voornemen van het Rijk staat haaks op de noodzaak om de uitgaven in balans te brengen met de opgaven waar onze regio op het gebied van OV voor staat. Dit voor ons onbegrijpelijk voornemen, zien wij als een klap voor het openbaar vervoer en de maatschappelijke functie daarvan. Als MRDH zullen we alles op alles moeten zetten om het Rijk op andere gedachten te brengen en dit te voorkomen.

U geeft aan dat de korting van 59 miljoen euro nog niet is verwerkt in de voorliggende begroting. Wij vragen ons af of de MRDH in overweging heeft genomen om in 2026 al op dit dreigende tekort te willen anticiperen. Op de begrotingjaarschijf hebben wij geen opmerkingen. Het toekomstbeeld laat zien dat de huidige reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)U onvoldoende investeringsruimte biedt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. Dit terwijl de ambities groot zijn. We vragen om bij de te maken keuzes aandacht te blijven houden om de agglomeratiekracht te versterken voor de hele regio.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering voor de doorgevoerde verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Wij blijven met volle inzet lobbyen om de korting ongedaan te maken. Na Prinsjesdag verwachten wij meer duidelijkheid over de dreigende korting. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap, waarin we samen met alle betrokkenen tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.

#### **Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer**

Naast de (schaarse) investeringsruimte en middelen voor exploitatie van het OV, zijn ook de middelen voor beheer en onderhoud essentieel. De budgetten voor beheer en onderhoud van assets dienen voldoende te zijn om te kunnen voorzien in aantrekkelijke OV-haltes en OV-knooppunten, zoals schone metrostations die beschikken over goed functionerende liften en roltrappen. We zijn in gesprek met de MRDH en RET om onze metrostations te verbeteren. Als financiële knelpunten goede oplossingen in de weg staan, dan vragen we om voldoende budget beschikbaar te stellen, zodat de staat van bestaande OV-voorzieningen het OV-gebruik voor iedereen meer aantrekkelijk maakt.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Schone, (sociaal) veilige en toegankelijke haltes en stations zijn essentieel voor het behoud en de groei van het aantal reizigers. We zijn ons bewust van de uitdagingen waarmee de beheerders te maken hebben om dit niveau in stand te houden, en van de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Momenteel voeren we een studie uit naar de staat van de assets, om te bepalen of de bestaande budgetten voldoende zijn en blijven voor de opgave. Vervolgens wordt overwogen of en hoe deze budgetten op de lange termijn aangepast moeten worden. Voor de liften en roltrappen werkt de RET momenteel aan een plan om in de komende 3-4 jaar een inhaalslag te maken met grootonderhoud en vervangingen.

#### **Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer**

Met het in 2022 vastgestelde maatregelenpakket BO MIRT afspraken werd een eerste stap gezet om de kwetsbare bereikbaarheid van Voorne Putten te versterken. Een groot deel van het maatregelenpakket is al gerealiseerd, maar er moeten nog stappen gezet worden. Met de openstelling van de Blankenburgverbinding is de druk op de N57 nog groter geworden. Daarnaast kunnen we constateren dat de aansluiting op de Blankenburgverbinding voor Nissewaard nog verbetering vraagt.

Het aantal inwoners van Nissewaard en de mate van bedrijvigheid zien wij de komende jaren verder toe nemen. Het aantal verkeersbewegingen zal daarmee ook stijgen. De verwachte groei van Nissewaard maakt het verder versterken van bereikbaarheid van Voorne-Putten noodzakelijk. Een robuuste bereikbaarheid van Nissewaard vraagt om het verder versterken van het OV, bijvoorbeeld in de vorm van een randstadrail of een extra oeververbinding en een betere aansluiting op de Blankenburgverbinding. Wij zijn benieuwd hoe de MRDH hierop in denkt te spelen.

De focus op actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en collectieve mobiliteit (OV) is nuttig en noodzakelijk om de opgaven waar we voor staan in onze regio het hoofd te bieden, maar terecht wordt daarbij opgemerkt dat hierbij verschil moet worden gemaakt voor de uiteenlopende gebiedstypen. Belangrijk daarbij is de herkomst en bestemming van de inwoner die een reis moet maken. Zo is een aanzienlijk deel van de inwoners van Nissewaard werkzaam in de haven, een

uitgestrekt gebied met grote (fiets)afstanden en geen optimale ontsluiting met het OV. Het gaat dus niet alleen om het gebiedstype, maar vooral om het (lokale en regionale) reispatroon en de vervoersmogelijkheden die voldoende dienen aan te sluiten bij de mobiliteitsvraag van de inwoners en bezoekers. We willen graag met de MRDH het robuuster maken van het regionaal busvervoer, inclusief de verbinding Voorne Putten – Westland, in onze regio verder verkennen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De Mobiliteitsvisie, die begin 2026 wordt vastgesteld, vormt de basis voor een robuuste bereikbaarheid van Nissewaard en Voorne-Putten als onderdeel van de MRDH-regio. Met vijf strategische keuzes versterken we publieke en actieve mobiliteit, afgestemd op de specifieke bereikbaarheidsopgaven van Nissewaard. In samenwerking met gemeenten en andere partijen, en gekoppeld aan afspraken over woningbouw, voorzieningen en werklocaties, investeren we in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), zoals metro, snelle tram of metrobus, en in mobiliteitsknooppunten langs sleutelcorridors: de Groene Kruisweg (A15/Maasvlakte-Rotterdam Zuid) en de Blankenburgcorridor (Hoekse Lijn-Hellevoetsluis en Hoekse Lijn-Spijkenisse/Oud-Beijerland). Deze en aansluitende corridors verbeteren de verbindingen van Nissewaard met de Mainport, de Greenport, Den Haag en Oud-Beijerland, en versterken ook de verbindingen met Voorne aan Zee en Rotterdam.

Met de versterking van deze corridors sluiten we de Mainport beter aan op bestaande en nieuwe woningbouwlocaties en hun mobiliteitsbehoefte. Dit betreft onder andere Mainport-werknemers die te maken hebben met lange (fiets)afstanden en beperkte OV-ontsluiting, wat vaak leidt tot niet-ingevulde vacatures. Door actieve en collectieve mobiliteit, afgestemd op diverse gebiedstypen en reispatronen, te integreren met nieuwe en verbeterde HOV en mobiliteitsknooppunten, verminderen we de auto-afhankelijkheid, maken we ruimte voor logistieke stromen en versterken we de aantrekkelijkheid van Nissewaard.

Deze aanpak positioneert Nissewaard steviger in het regionale netwerk, met voordelen voor bedrijvigheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Wij kijken ernaar uit om samen met Nissewaard deze ambities verder uit te werken, zodat de bereikbaarheid van Nissewaard en Voorne-Putten toekomstbestendig wordt.

#### **Programma Economisch Vestigingsklimaat**

Het verder versterken van de bereikbaarheid en het economische vestigingsklimaat zien wij als voorwaarde om de opgaven die we als New Town kennen het hoofd te kunnen bieden. Daarbij is voor ons een sterke samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven nodig om jongeren ook een goede toekomst te kunnen geven in Nissewaard. Wij brengen daarom het belang van een gezamenlijke aanpak onder uw aandacht.

Het innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's zijn behulpzaam bij het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid in de regio. We zoeken graag de samenwerking om te verkennen of Nissewaard hierbij kan aanhaken met vernieuwende diensten in de servicevalley, gerelateerd aan de transformatie van de Rotterdamse Haven.

#### **Reactie algemeen bestuur**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| In de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat is opgenomen dat we blijven inzetten op innovaties binnen en met de clusters. Eén van deze clusters is Duurzaam Maritiem & Haven. Uiteraard gaan wij graag met u de samenwerking aan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Ontwikkelmaatschappij voor Beter Benutten van bedrijventerreinen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Nissewaard juicht toe dat de MRDH werkt aan een ontwikkelmaatschappij voor het Beter Benutten van bedrijventerreinen. Dit is immers een zaak van lange adem. Een ontwikkelmaatschappij zorgt voor de nodige verankering van de ondersteuning en regievoering op dit gebied, ook financieel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Het is goed om te horen dat u de verkenning naar een ontwikkelingsmaatschappij toejuicht. Wij zijn van mening dat dit een belangrijke bijdrage levert aan het beter benutten van bedrijventerreinen. Uw gemeente wordt nauw betrokken bij de uitwerking van deze verkenning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Programma Economisch Vestigingsklimaat</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Dat het midden en kleinbedrijf grote behoefte heeft aan informatie en advies om tijdig beslissingen te kunnen nemen voor de gezondheid van hun bedrijf, herkent Nissewaard. Dienstverlening vanuit overheden met een duidelijk aanbod, en meer samenhang in de regio, zijn zeker nuttig. Laten we in MRDH-verband praktische kennis en ervaringen uitwisselen, zodat we onze ondernemers optimaal verder kunnen helpen bij de vragen en uitdagingen waar ze tegenaan lopen. We kunnen leren van de best practices in dit verband.<br>De praktische toepasbaarheid bij de uitwisseling van kennis en ervaringen biedt wat ons betreft ook de juiste inspiratie en aanknopingspunten voor de koersbepaling in de MRDH als platform, en de weerslag daarvan in de op te stellen Economische Visie. We horen graag hoe de MRDH ten aanzien van het verder versterken van het economisch vestigingsklimaat met ons wil optrekken. |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| In de ontwerp-concept Visie Economisch Vestigingsklimaat is ook aandacht besteed aan actieve kennisuitwisseling met de 21 gemeenten om ondernemers optimaal te helpen bij vragen en uitdagingen en in het uitvoeringsprogramma dat volgt op de visie bepalen we samen hoe we dat het beste doen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Pijnacker-Nootdorp</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Korting inwonerbijdrage</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Wij ontvingen uw brief van 14 april 2025 waarin u ons uitnodigt onze zienswijze kenbaar te maken op de ontwerpbegroting MRDH 2026.<br>In de kaderbrief begroting 2026 gemeenschappelijke regelingen, die op 3 december 2024 mede namens Pijnacker-Nootdorp is verzonden, hebben wij u gevraagd om een indexering van 4,2% toe te passen en de begroting met 6,2% te verlagen ten opzichte van de begroting 2025. Wij constateren dat de MRDH de gevraagde bezuiniging geheel heeft doorgevoerd, waarvoor dank. De door de MRDH begrote bijdrage 2026 past daarmee binnen de begroting van de gemeente.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Wel plaatsen wij een kritische kanttekening bij de vertaling van de bezuiniging. Graag zouden wij zien dat deze meer landt in een verbeterde efficiëntie van de uitvoering en kosten van het apparaat en minder in de uitvoering van de taken, waaronder het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de vorm van bijdragen en cofinanciering aan gemeentelijke projecten.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw positieve reactie op de doorgevoerde bezuiniging op de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat heeft een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel gemeentelijke ambtelijke apparaten als het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Het programma Economisch Vestigingsklimaat werkt met een netwerkgerichte en faciliterende aanpak om impact te realiseren voor de 21 gemeenten, op een zo efficiënt mogelijke manier. Met een relatief beperkt budget en een bijbehorend apparaat dragen we bij aan het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat in onze regio, en versterken we de activiteiten van gemeenten en andere organisaties op dit terrein. Het grootste deel van het programmabudget zetten we in voor (co)financiering van projecten in de regio, via bijdragen aan gemeenten. De kosten van het apparaat blijven binnen het in de kadernota afgesproken maximale percentage.

#### **Beter benutten ruimte**

We vragen de MRDH inzet te plegen en voortgang te boeken in het faciliteren van gemeenten bij het beter benutten van de ruimte op bedrijventerreinen en behoud van ruimte voor werken. Daarnaast verzoeken we u om aandacht te houden voor de kleinere winkelcentra in middelgrote gemeenten, als essentiële voorzieningen die bijdragen aan het voorzieningenniveau en leefbaarheid in de regio.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Als MRDH zijn wij bezig met het uitvoeren van onze "beter benutten"-aanpak, als onderdeel van onze Strategie Bedrijventerreinen. Wij blijven graag samenwerken aan het optimaal benutten en behouden van ruimte voor werkgelegenheid. Daarnaast blijven we actief kennisdelen, bijeenkomsten organiseren en onderzoek doen om dorpen en steden vitaal te houden, inclusief vitale winkelcentra en voorzieningen.

#### **Alternatieve financiering of subsidiëring**

Uit de begroting blijkt dat de financiële middelen om de doelen van de MRDH te realiseren onder druk staan door de dreigende korting op de Brede doeluitkering. Ook beschikken de gemeenten de komende jaren over minder geld door een korting op het gemeentefonds. Daarmee neemt, zoals in de begroting terecht wordt geconstateerd, de noodzaak toe om op zoek te gaan naar nieuwe of alternatieve financieringsvormen. We geven de MRDH in overweging om hiervoor een actieplan op te stellen met concrete stappen om de mogelijkheden tot (externe) financiering en (Europese) subsidiëring te onderzoeken.

#### **Reactie algemeen bestuur**



Wij herkennen de druk op de financiële middelen en blijven ons gezamenlijk inzetten op de lobby om de korting ongedaan te maken. Mocht de BDU-korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap, waarin we samen met alle betrokkenen tijdig tot een besluitvormingsproces komen.

De concept-Mobiliteitsvisie gaat daarnaast in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen zetten om de bereikbaarheid op peil te houden en tegelijkertijd alternatieve mogelijkheden te verkennen.

In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, zetten we in op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen. In lijn hiermee stelt de Visie voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Dit is noodzakelijk om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen.

Tevens stellen we voor om meerjarige financiële afspraken te maken met gemeenten, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

#### **Eigen vermogen MRDH**

Wij constateren dat de MRDH een relatief hoog eigen vermogen heeft (€ 45 miljoen). Bij een Gemeenschappelijke Regeling vormen de deelnemers de financiële buffer en is fysiek eigen vermogen binnen de GR daardoor minder noodzakelijk. Wij stellen voor om de risicoreserve financieringen ad € 40 miljoen geleidelijk in te zetten voor de taken en te steunen op de weerstandscapaciteit van de deelnemers.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De Risicoreserve Financieringen is ingesteld om de risico's die verbonden zijn aan het aantrekken en verstrekken van leningen in het kader van de publieke taak adequaat te beheersen. Eind 2016 nam de MRDH, na ontvangst van de zienswijzen van de gemeenten, de financieringsrol van de gemeenten Rotterdam en Den Haag over van de vervoerders. Het doel van deze overname was om structureel meer middelen beschikbaar te stellen voor de verkeer- en vervoeropgaven.

De MRDH vroeg destijds een externe partij om de risico's te analyseren. Op basis van dit advies werd geadviseerd het weerstandsvermogen van de MRDH te verhogen, wat de MRDH heeft overgenomen. Het vormen van een risicoreserve werd daarmee een onlosmakelijk onderdeel van de voorwaarden voor de overname van de financieringsrol. Veel gemeenten vroegen in hun zienswijzen aandacht voor het adequaat en blijvend toezien op risicobeperking. Zij vroegen de MRDH om de risicoreservering tijdig op orde te hebben, overeenkomstig het advies van Deloitte, zodat de risico's voor zowel de MRDH als de deelnemende gemeenten tot een minimum zouden worden beperkt (uit: Nota van beantwoording Treasurystatuut MRDH 2016 en financieringen, Algemeen Bestuur MRDH 9 december 2016).

Het verlagen van het weerstandsvermogen binnen de MRDH betekent dat de 21 gemeenten hun eigen weerstandsvermogen zouden moeten verhogen. Dit zou hen blootstellen aan risico's die zij zelf niet actief kunnen beheren. Het Algemeen Bestuur verwacht daarom dat een voorstel waarbij niet de MRDH, maar de gemeenten zelf zorgdragen voor het weerstandsvermogen, niet op instemming van de gemeenten zal kunnen rekenen.

Met het aanhouden van een weerstandsratio van 1 voldoen we aan de eisen die zijn opgenomen in de kaderbrief begroting, die we mede namens uw gemeente hebben ontvangen.

#### **Kaderbrief**

In uw begroting is niet alle informatie opgenomen zoals gevraagd in de kaderbrief. Daarom vragen wij u de begroting aan te vullen met de ontbrekende informatie over 'maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen'. We verzoeken u ook om de gevraagde prestatie-indicatoren over 'informatiebeveiliging, informatiebeheer en gegevensbescherming' in de begroting op te nemen.

Het totaal overziend kunnen wij instemmen met uw ontwerpbegroting 2026, waarbij wij u verzoeken de door ons genoemde aandachtspunten in overweging te nemen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

In reactie op uw opmerking over het ontbreken van informatie met betrekking tot maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen (MVOI), zoals gevraagd in uw kaderbrief, geven we graag een nadere toelichting, onder andere in lijn met het bestaande inkoopbeleid van MRDH.

Sinds 2017 hanteert MRDH een inkoopbeleid waarin rechtmatigheid, doelmatigheid en transparantie centraal staan.

Binnen dit kader is er ruimte voor het realiseren van maatschappelijke meerwaarde via inkoop. Daarnaast houdt MRDH als concessieverlener in de concessie-eisen ook rekening met aspecten zoals duurzaamheid.

In de begroting worden diverse uitgaven vermeld die bijdragen aan MVOI-doelstellingen, zoals:

1. Investerings in zero-emissiebusen en laadinfrastructuur,
2. Subsidies voor metropolitane fietsroutes en verkeersveiligheid,
3. Bijdragen aan innovatieprogramma's zoals InnOVatieroute en Smart Mobility,
4. Ondersteuning van pilots voor deelmobiliteit en toegankelijk openbaar vervoer.

Er is, zoals geconstateerd, geen aparte paragraaf in onze begroting opgenomen over MVOI. De maatschappelijke impact van MRDH zelf op inkoopgebied is dan ook beperkt, maar de indirecte invloed is duidelijk merkbaar. In de busconcessies wordt bijvoorbeeld zero-emissie als eis opgenomen voor de busvloot. In het verkeer stimuleert MRDH de gemeenten door een verhoogde subsidie de aanleg van fietsroutes mogelijk te maken, waardoor meer mensen de auto kunnen laten staan en de fiets als alternatief gebruiken. De gemeenten "kopen" echter zelf de aannemer en de door deze gebruikte middelen in.

In de bedrijfsvoering van MRDH zelf wordt relatief weinig ingekocht, waarbij het grootste deel van de inkoop bestaat uit de inhuur van personeel.

Naar aanleiding van uw reactie, zijn in de ontwerpbegroting prestatie-indicatoren opgenomen over 'informatiebeveiliging, informatiebeheer en gegevensbescherming' in de paragraaf bedrijfsvoering. Hierin is ook extra toelichting opgenomen over wat de prioriteit heeft voor MRDH.

#### **Ridderkerk**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Algemeen en verwerking mogelijke korting BDU</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>Op 14 april 2025 hebben wij de ontwerpbegroting 2026 en de beleidsnota voorzieningen, reserves en fondsen ontvangen. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.</p> <p>De ontwerpbegroting 2026 is besproken in onze raadsvergadering van 19 juni 2025. De ontwerpbegroting geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.</p> <p>Wij spreken onze waardering uit dat u ook in deze voor de MRDH financieel uitdagende tijden de de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat naar beneden heeft bijgesteld tot 3 euro per inwoner. Wij kunnen de keuze volgen om de dreigende korting van € 59 miljoen nog niet te verwerken in de begroting, nu met het besluit om de Brede Doeluitkering naar de vervoerregio's te handhaven ook de grondslag onder de korting is weggevallen. Wij verzoeken u dit risico op te nemen in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's. Een eventuele korting van 59 miljoen heeft namelijk direct gevolgen voor de ambities uit de Mobiliteitsvisie en daarmee ook rechtstreeks voor onze inwoners en reizigers. Indien u deze zienswijze niet overneemt, ontvangen wij graag een uitgebreidere toelichting dan in de aanbiedingsbrief beschreven waarom u het risico zo gering acht.</p> |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>Dank voor uw waardering voor het naar beneden bijstellen van de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze, is in de paragraaf "Weerstandsvermogen en risico's" van de MRDH begroting 2026 is een passage opgenomen over het risico van een mogelijke korting op de BDU in het kader van de vermindering van het aantal SPUKs. Gezien de onzekerheid hierover, is de korting zelf niet verwerkt in de begroting, maar wordt het risico wel benoemd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Mobiliteitsvisie en Visie Economisch vestigingsklimaat</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>In september 2025 wordt zowel de Mobiliteitsvisie als de Visie Economisch vestigingsklimaat voor zienswijze aangeboden aan de deelnemende raden. Twee belangrijke visies voor de toekomst van onze regio. Wij zullen van die gelegenheid gebruik maken om een beleidsmatige zienswijze in te dienen. Om deze reden hebben wij dit jaar geen andere zienswijze op de ontwerp begroting 2026 anders dan hierboven genoemd.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Dank u hartelijk voor uw reactie. Wij kijken uit naar uw beleidsmatige zienswijze op beide visies.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Rijswijk</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

Hierbij ontvangt u de zienswijze van de gemeenteraad van Rijswijk op de ontwerpbegroting 2026 en de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

In zijn algemeenheid benadrukken we het belang van een sterke samenwerking binnen de MRDH. De MRDH laat daarbij de nodige ambitie zien om hier invulling aan te geven, via het Actieplan Evaluatie en de nieuwe Mobiliteitsvisie en Economische Visie waar aan wordt gewerkt. Een sterke samenwerking vergt naast ambities een solide financiële basis, ook in tijden waarin het voor gemeenten financieel uitdagend is. Op basis van de ontwerpbegroting en de beleidsnota reserves zijn we van mening dat die financiële basis er ligt.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw zienswijze op de ontwerpbegroting 2026 en de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen van de MRDH. We waarderen de nadruk die u legt op het belang van een sterke samenwerking binnen de MRDH.

Wij delen uw opvatting dat de MRDH de nodige ambitie toont via het Actieplan Evaluatie en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat. Een sterke samenwerking vereist inderdaad een solide financiële basis, ook in financieel uitdagende tijden voor gemeenten. Op basis van de ontwerpbegroting en de beleidsnota reserves zijn we het met u eens dat die financiële basis er ligt.

#### **Inwonerbijdrage EV**

We spreken onze waardering uit dat de begroting voldoet aan de kaders zoals meegegeven in de kaderbrief begroting 2026 gemeenschappelijke regelingen. De financiële uitgangspunten vastgesteld door het algemeen bestuur in de Kadernota MRDH begroting 2026 en ook overgenomen in de Ontwerpbegroting MRDH 2026 komen overeen met de financiële uitgangspunten opgenomen in de kaderbrief begroting 2026 gemeenschappelijke regelingen. Concreet betekent dit het toepassen van een indexering van +4,2% en het invullen van de financiële taakstelling van -6,2% t.o.v. de begroting 2025.

Het invullen van de financiële taakstelling resulteert in een verlaging van de inwonerbijdrage van € 3,07 voor de begroting 2025 naar € 3,00 voor de begroting 2026. Hoewel we een verlaging van de inwonerbijdrage zien als positief zien, betekent dit wel dat er minder geld beschikbaar is voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat. We ondersteunen de actie van de MRDH om met gemeenten in gesprek te gaan over afspraken voor de duurzame bekostiging van het programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat .

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, zetten we op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen.

In lijn hiermee stelt de Visie voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Dit is noodzakelijk om

verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Daarnaast stellen we voor om meerjarige financiële afspraken met gemeenten te maken, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

### **Brede Doeluitkering en lobby**

Een zorgpunt in de ontwerpbegroting is de voorgenomen korting van het Rijk op de Brede Doeluitkering (BDU) die vanaf 2027 van kracht gaat worden. De MRDH gaat er in de ontwerpbegroting vooralsnog van uit dat de korting wordt ingetrokken; deze is dan ook nog niet verwerkt in de begroting. We hebben kennis genomen van uw lobbybrief om de korting op de BDU ongedaan te maken en ondersteunen de lobby van harte. Tegelijkertijd verzoeken we de MRDH ook om te anticiperen op het scenario dat de korting op de BDU wel wordt doorgevoerd. Concreet vragen we u om onderzoek te doen naar alternatieve mogelijkheden van financiering voor de BDU en om te starten met een afwegingskader voor bezuinigingen op de BDU. Investeren in infrastructuur en mobiliteit blijft immers essentieel, zeker voor sterk groeiende gemeenten als Rijswijk maar ook om de regio als geheel bereikbaar te houden. In dat kader blijven we het belang benadrukken van regionale samenwerking voor beter openbaar vervoer (voor bijvoorbeeld Rijswijk Buiten) en een betere inpassing en ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan.

### **Reactie algemeen bestuur**

Na Prinsjesdag verwachten wij meer duidelijkheid over de dreigende korting. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap waarin we, samen met alle betrokkenen, tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.

## **Rotterdam**

### **Mogelijke BDU korting**

Op 14 april 2025 heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de gemeenteraad van Rotterdam uitgenodigd een zienswijze te geven op de ontwerpbegroting van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor 2026. De gemeenteraad heeft hierover op 19 juni beraadslaagd en daarbij de volgende zienswijze vastgesteld.

De belangrijkste opmerkingen en aandachtspunten:

- Wij steunen de oproep van de MRDH aan het Rijk om de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer terug te draaien en vragen de MRDH zich hiervoor te blijven inzetten.
- Wij maken ons wel zorgen om het ontbreken van deze korting als risico in de begroting, en het ontbreken van een voorgestelde aanpak indien (deels) intrekken van de korting uitblijft.

### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw zienswijze en de steun voor de oproep van de MRDH om de korting op de BDU terug te draaien. Wij blijven ons hiervoor inzetten. Daarnaast is de mogelijke korting op de BDU inmiddels benoemd als risico in de begroting, als onderdeel van paragraaf 4.3 "Weerstandsvermogen en risico's".

Na Prinsjesdag verwachten wij meer duidelijkheid over de dreigende korting. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap waarin we, samen met alle betrokkenen, tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Inwonerbijdrage EV</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verder stellen wij vast dat de MRDH maatregelen heeft genomen om de inwonersbijdrage te verlagen door af te zien van de actualisatie van eerder geschatte indexeringen.</li> </ul> <p>We kunnen met de geboden toelichting instemmen met de conceptbegroting.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Wij zijn blij dat u kunt instemmen met deze begroting.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Schiedam</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Met uw aanbiedingsbrieven van 14 april jl. nodigde u onze gemeenteraad uit om zienswijzen te geven op de MRDH begroting 2026 en de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025. Met deze brief komen wij aan u verzoek tegemoet en delen wij u onze mede, zoals besloten in de gemeenteraadsvergadering van 15 juli 2025.</p> <p>Terecht benoemt u in uw aanbiedingsbrief de bezuinigingen vanuit het Rijk, die zowel op de gemeenten als de MRDH een negatieve impact hebben. De definitieve gevolgen zijn door onduidelijk beleid van de rijksoverheid nog niet te berekenen, maar er dient ernstig rekening gehouden te worden met de negatiefste scenario's. Ten gevolge hiervan kunnen nieuwe bezuinigingen niet worden uitgesloten. Wij willen u vragen om onze zienswijze tegen deze achtergrond te lezen en niet vanuit een gebrek aan waardering voor de MRDH.</p>                                                                                 |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Dank voor uw zienswijze. We begrijpen dat het door de gestelde termijn niet mogelijk is om de zienswijze definitief door uw gemeenteraad vast te laten stellen vóór 7 juli, en we waarderen dat u vooruitlopend op het besluit van de gemeenteraad de opgestelde concept-zienswijze met ons deelt.</p> <p>We nemen de opmerkingen over de bezuinigingen vanuit het Rijk en de onzekerheid over de gevolgen daarvan, die zowel voor de gemeenten als de MRDH een negatieve impact hebben, uiteraard serieus. We begrijpen dat de exacte gevolgen nog niet te berekenen zijn door onduidelijk beleid van de rijksoverheid en dat er rekening gehouden moet worden met de meest negatieve scenario's. We zullen de zienswijze tegen deze achtergrond zorgvuldig in onze besluitvorming betrekken, en willen benadrukken dat we deze zienswijze niet beschouwen als een gebrek aan waardering voor de MRDH, maar juist als een waardevolle bijdrage aan het proces.</p> |
| <b>Begrotingseffecten van een mogelijke korting van de BDU in beeld brengen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>U heeft ervoor gekozen om in uw begroting voor 2026 nog niet vooruit te lopen op de korting van €59 miljoen op de Brede doeluitkering (BDU) voor de MRDH. Definitieve besluitvorming hierover vindt pas plaats bij de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer. Echter wij willen u vragen om, tegen het licht van een mogelijke negatieve uitkomst, zo snel mogelijk de consequenties in beeld te brengen van deze korting. Gelet op de impact op het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer in onze regio, achten wij het niet verantwoord om hier nog langer mee te wachten. Als de korting</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |



doorgaat, dan zullen er keuze gemaakt moeten worden die direct voelbaar zijn in de begroting. Daarbij willen wij dan ook graag inzicht verkrijgen in de achtergrond van deze keuzes en ook waarom deze keuzes de voorkeur hebben boven andere mogelijk te maken keuzes. Ook willen wij graag inzicht krijgen in alternatieven om een gefundeerde discussie over deze keuzes mogelijk te maken.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Allereerst blijven we ons met volle inzet richten op de lobby om de korting ongedaan te maken. Na Prinsjesdag verwachten we meer duidelijkheid over de dreigende korting. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap waarin we, samen met alle betrokkenen, tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.

Daarnaast gaat de concept-Mobiliteitsvisie in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten om vooruitgang te boeken. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen zetten om de bereikbaarheid op peil te houden. De aandachtspunten die u heeft meegegeven, nemen we hierin op, aangezien deze bepalend zijn voor de oplossingen. We betrekken u, evenals de andere gemeenten en betrokkenen, vroegtijdig in dit traject.

#### **Terughoudendheid nieuwe activiteiten en eerst uitvoeren lopende activiteiten**

Ondanks onzekere tijden toont de MRDH haar kracht en ambities. Dit is ook nodig om de positie van de regio en haar inwoners te borgen en te verbeteren. Een nieuwe mobiliteitsvisie en Visie op het Economische Vestigingsklimaat zijn in ontwikkeling. Een onderwerp als Brede Welvaart wordt opgepakt en het Actieplan naar aanleiding van de evaluatie is vormgegeven.

Echter, wij zien ook dat er nog lopende projecten van regionaal belang zijn, die niet of met flinke vertraging worden gerealiseerd. Wij vragen u om zich vooral te richten op uw kerntaken en de lopende activiteiten en daarbij terughoudend te zijn in het zoeken van verbredingen die extra investeringen vragen. De teruglopende financiële middelen van de MRDH (door korting BDU, verlaging inwonersbijdrage) zouden naar onze mening niet ingezet moeten worden voor het vergroten van de ambtelijke organisatie van de MRDH en nieuw beleid, maar voor het realiseren van huidige regionale projecten en het in stand houden van openbaar vervoervoorzieningen voor onze bewoners. Dit zou naar onze mening dan ook moeten leiden tot maatregelen, zoals bijvoorbeeld het invoeren van een vacaturestop, totdat duidelijk is welke capaciteit benodigd is. Mede omdat nieuwe activiteiten ook extra inzet van capaciteit door onze gemeente vraagt, die wij eveneens niet beschikbaar hebben.

Wij vragen u dan ook om de begroting dusdanig in te richten, dat deze een realistische afspiegeling geeft van de te verwachten inkomsten en uitgaven. Verder zien wij graag een analyse tegemoet van de huidige ambtelijke capaciteit afgezet tegen de uitgangspunten en wensen die worden opgenomen in de nieuwe Mobiliteitsvisie, de nieuwe visie op het Economische Vestigingsklimaat en het actieplan evaluatie MRDH.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij blijven ons inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. Dit doen we doelmatig, slim en met impact. De ontwikkelingen volgen elkaar snel op, en daarom is het noodzakelijk om continu de financiële puzzel te leggen en uitvoering te geven aan de projecten die van groot belang zijn voor de metropoolregio. De concept-ontwerp Mobiliteitsvisie gaat in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten om vooruitgang te boeken. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen zetten en samen de koers bepalen.

### **Toewerken naar een nieuwe Strategische Agenda**

In deze onzekere tijden is het moeilijker dan ooit om vooruit te kijken en plannen voor een toekomstbestendige regio te maken. De komende maanden zullen de financiële contouren, waarbinnen dit plaats moet vinden, duidelijker worden en de consequenties zullen besproken worden. Ook zullen er na de gemeenteraadsverkiezingen volgend jaar nieuwe besturen worden gevormd. Wij willen u vragen om met deze gemeentebesturen samen in een nieuwe Strategische Agenda te bepalen wat de reikwijdte van de kerntaken van de MRDH is en daarbij de financiële mogelijkheden nader in te vullen. Wij werken daar graag aan mee.

Omdat binnen de door u gestelde reactietermijn tot 7 juli 2025 niet mogelijk was om een zienswijze door onze gemeenteraad vast te laten stellen, heeft ons college van Burgemeester en Wethouders u reeds per brief (25UIT03189) d.d. 30 mei 2025 op de hoogte geteld van onze concept-zienswijze. Deze concept-zienswijze hebben wij in onze vergadering van 15 juli 2025 ongewijzigd vastgesteld.

### **Reactie algemeen bestuur**

We begrijpen dat het in deze onzekere tijden moeilijker is dan ooit om vooruit te kijken en plannen te maken voor een toekomstbestendige regio. We erkennen dat de komende maanden meer duidelijkheid geven over de financiële contouren, waarbinnen de benodigde keuzes moeten worden gemaakt, en dat de consequenties hiervan zorgvuldig besproken zullen worden. Ook is het goed om te realiseren dat er na de gemeenteraadsverkiezingen nieuwe besturen gevormd worden. Wij nemen uw verzoek serieus om, samen met de nieuwe gemeentebesturen, de Strategische Agenda te actualiseren en daarbij de financiële mogelijkheden nader in te vullen.

## **Vlaardingen**

### **Algemeen**

In uw aanbiedingsbrief van 14 april 2025 nodigt u ons uit om onze zienswijzen kenbaar te maken op de ontwerpbegroting 2026, gebaseerd op Strategische Agenda 2023-2026 met het motto 'Met elkaar, voor elkaar'. Wij komen graag aan uw verzoek tegemoet. Wij zijn van mening dat deze titel recht doet aan de gemeenschappelijke bestuurskracht die de MRDH tot een slagvaardige organisatie maakt die het verschil probeert te maken voor alle inwoners van onze regio. De gemeente Vlaardingen draagt daar graag aan bij. Ook in het laatste jaar van deze Strategische Agenda.

Tegelijkertijd nodigt u ons ook uit tot het kenbaar maken van een zienswijze op de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Deze nota geeft ons geen aanleiding tot maken van opmerkingen of nadere overwegingen.

Wij nemen kennis van de Kadernota MRDH begroting 2026, waarin u helder inzicht biedt in de wijze waarop de ontwerpbegroting is opgebouwd en in de overwegingen en inhoudelijke keuzes binnen de ontwerpbegroting. We hebben de ontwerpbegroting 2026 in onze vergadering van 12 juni 2025 besproken en brengen als zienswijze het volgende naar voren:

1. Verlaging inwonersbijdrage
2. Nieuwe Mobiliteitsvisie en Visie op het Economisch Vestigingsklimaat
3. De Vervoersautoriteit
4. Het Economisch vestigingsklimaat
5. Van Actieplan naar nieuwe Strategische Agenda 2027-2030

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw zienswijze. Wij waarderen uw positieve terugkoppeling over de erkenning van de gemeenschappelijke bestuurskracht die de MRDH tot een slagvaardige organisatie maakt. We zijn blij dat de gemeente Vlaardingen, ook in het laatste jaar van de Strategische Agenda, graag bijdraagt aan het realiseren van deze gezamenlijke ambities. Wat betreft de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen nemen wij kennis van uw zienswijze en begrijpen dat deze geen aanleiding geeft voor nadere opmerkingen of overwegingen.

Hieronder gaan wij op uw verschillende aandachtspunten in.

#### **Verlaging inwonerbijdrage (EV)**

In uw uitnodigingsbrief geeft u blijk van inzicht in de zorgelijke financiële positie van de gemeenten in de nabije toekomst. Om gemeenten in deze lastige opgave tegemoet te komen stelt u voor de inwonersbijdrage van de MRDH ten opzichte van de begroting 2025 te verlagen van € 3,07 naar € 3,00 per inwoner. Voor die keuze zijn wij u erkentelijk. Dat betekent evenwel dat er minder inkomsten zijn voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat terwijl daar — vanuit de conclusies uit de evaluatie — juist een verbeteropdracht ligt. Dat maakt scherpe prioritering noodzakelijk. Zie ook ons laatste aandachtspunt (5). Tegen de achtergrond van het 'uitgestelde ravijnjaar' geven wij voorts aan te twijfelen aan de noodzaak om de inwonersbijdrage in 2026 te verlagen.

Onze voorkeur gaat ernaar uit om de inwonersbijdrage stabiel te houden, maar tegelijkertijd ook in te zetten op de beoogde efficiëntieslag binnen personele organisatie van de MRDH zoals in de ontwerpbegroting is opgenomen. Indien u onze suggestie opvolgt kan het extra geld vanaf 2026 worden ingezet als werkbudget, bijvoorbeeld voor versnellingsprojecten in het eerste jaar na het vaststellen van de Mobiliteitsvisie en de visie op het Economisch Vestigingsklimaat. Dit zou ook goed aansluiten bij de Vlaardingse ambities op het gebied van openbaar vervoer over water en 24/7 openbaar vervoer.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw suggestie om de inwonersbijdrage stabiel te houden, maar in de kaderbrieven die MRDH heeft ontvangen voor de begroting 2026 is MRDH verzocht een korting toe te passen. We zullen deze suggestie dus niet overnemen in de ontwerpbegroting 2026. Bij het laatste onderdeel van uw zienswijze (zie verderop) zullen we hier nog nader op ingaan.

#### **Effecten van de Mobiliteitsvisie en Visie op het Economisch Vestigingsklimaat**

Momenteel zijn twee majeure beleidshorizonnen in ontwikkeling. Er wordt hard gewerkt aan een Mobiliteitsvisie en een Visie op het Economisch Vestigingsklimaat. Vaststelling van de visies vindt eind 2025 plaats, nadat de gemeenten hun zienswijzen hebben kunnen inbrengen. Beide visies leggen alsdan een stevig fundament voor de verdere ontwikkeling van de MRDH, inhoudelijk, als organisatie, maar ook financieel. De gevolgen van dat laatste wordt, zo geeft u aan, in de eerstvolgende begrotingswijziging van 2026 verwerkt. Dat zal een cruciaal beslismoment worden.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie richten zich op 2050 en verder. Eventuele financiële gevolgen van beide visies voor 2026 worden inderdaad verwerkt in de eerstvolgende begrotingswijziging. Naar verwachting zullen de meeste financiële gevolgen van beide visies later in de tijd plaatsvinden. Waardoor we dit juist bij de actualisatie van de Strategische Agenda en volgende begrotingen kunnen meenemen.

#### **Vervoersautoriteit**

De Hoekse Lijn als ruggengraat van het openbaar vervoer in onze stad speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden van onze regio. We willen onze verstedelijkingsopgave zoveel mogelijk concentreren rond de metrostations, zodat er optimaal gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer. Een OV-netwerk waar 24/7 gebruik van gemaakt kan worden is hierbij een belangrijke ambitie.

Wij waarderen de inzet van de MRDH hierop en verwachten dat dit leidt tot een gezamenlijke visie op de kansen en mogelijkheden van de Hoekse Lijn voor de regio.

Wij waarderen de samenwerking die er binnen de MRDH op het gebied van de Vervoersautoriteit is. Het is prettig om terug te kunnen vallen op regiopartners die net als Vlaardingen het doel hebben om de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Dat kan via de auto, via het Openbaar Vervoer of via de fiets. Voor het fietsverkeer blijft Vlaardingen extra aandacht bepleiten.

Ten aanzien van de financiële basis die gevormd wordt door de Brede Doel Uitkering van het Rijk merken we op dat we behoud van toereikende bekostiging passend achten en de initiatieven die zulks kunnen bewerkstelligen van harte ondersteunen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering voor de samenwerking. Wij delen de ambitie voor een goed bereikbaar en toekomstbestendig OV-netwerk. Tevens onderschrijven wij het belang van structurele en toereikende bekostiging via de BDU, en blijven ons hiervoor inzetten richting het Rijk.

Zoals beschreven in de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie versterken lopen, fietsen en openbaar vervoer elkaar, en vormen zij samen de kern van mobiliteit in de regio. Als MRDH onderstrepen wij dan ook het belang van investeren in fietsinfrastructuur.

### **Economisch vestigingsklimaat**

De gemeente Vlaardingen onderschrijft de gestelde doelen ten aanzien van het stimuleren van een toekomstbestendige economie en ziet voldoende perspectief in het voorgestelde ondersteuningsprogramma voor de doorontwikkeling van Vlaardingen Mbo-stad. Ook met de doelen en programma's voor het vernieuwen van werklocaties kunnen wij instemmen. De doelen en programma's sluiten goed aan bij onze prioriteiten en de regionale afstemming en ondersteuning van de MRDH is te waarderen, waaronder de ondersteuning bij Leven Lang Ontwikkelen. Wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking, mede aansluitend op de uitdagingen die voortkomen uit het zgn. Blankenburgcongres (6 november 2024). Het perspectief op verbetering van de Brede Welvaart op middellange termijn kent vooral bovenlokale uitdagingen en opdrachten. We wijzen er evenwel nadrukkelijk op daarbij niet uit het oog te verliezen wat de kernopdrachten van de MRDH-samenwerking zijn en vandaaruit de gemeenten te faciliteren bij de bevordering van Brede Welvaart. De mate waarin die past binnen de MRDH-ontwikkeling zal binnen de nieuwe Strategische Agenda 2027-2030 expliciet worden benoemd, c.q. afgegrensd, waarbij de nieuwe Visie op het Economisch Vestigingsklimaat leidend dient te zijn. Wij kijken ernaar uit om de versterking van het mbo ook terug te lezen in de visie Economisch vestigingsklimaat.

### **Reactie algemeen bestuur**

In de Visie Economisch Vestigingsklimaat wordt in één van de strategische keuzes nadrukkelijk ingezet op het belang van onderwijs als essentiële factor voor het versterken van het verdienvermogen van de regio. Deze focus sluit aan bij de kerntaken van de MRDH.

### **Actieplan doorontwikkeling MRDH**

Eerder dit jaar hebben wij u onze zienswijze op het Actieplan naar aanleiding van de evaluatie doen toekomen. Daarin hebben wij o.a. bepleit aansluiting te behouden bij de kernopdrachten die de MRDH zich in 2014 heeft gesteld. Daarnaast hebben we aangetekend dat de toekomstige organisatie van professionelere ondersteuning geen grotere werkorganisatie vraagt, maar wel een effectiever gebruik van gemeentelijke expertise en een andere invulling van die ondersteuning. En daartoe zullen wat ons betreft geen extra gemeente financiële bijdragen geleverd worden. Graag zien wij deze uitgangspunten in de toekomst ook als basis voor de ontwikkeling van de nieuwe Strategische Agenda 2027-2030 terugkomen.

### **Reactie algemeen bestuur**

Uit de evaluatie van de MRDH blijkt dat de opgaven onverminderd groot blijven. We moeten ons blijven inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. Dit doen we op een slimme, doelmatige manier met impact. In zowel de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie als de Visie Economisch Vestigingsklimaat doen we inhoudelijke voorstellen, evenals voorstellen over de rol van de MRDH.

Op basis van deze visies en het actieplan naar aanleiding van de evaluatie actualiseren we gezamenlijk de Strategische Agenda voor de periode 2027-2030.

In lijn met de reactie op uw zienswijze voor de evaluatie, benadrukt het Algemeen Bestuur dat de doorgroei van de MRDH-organisatie niet ten koste zal gaan van andere, meer uitvoerende capaciteiten. In plaats buigen we de budgetten voor externe inhuur en advieskosten om naar een vaste formatie, zodat we kennis en ervaring binnen de organisatie borgen. Deze ontwikkeling leidt niet tot een stijging van de inwonersbijdrage of het inzetten van extra financiële middelen van gemeenten.

#### **Slotopmerking en verzoek om aanvullende besparingsopties**

Ter afronding van onze zienswijze sluiten we aan op de algemene oproep aan u om met voorstellen voor mogelijke besparingen te komen, zoals we die hebben opgenomen in onze zienswijze op de ontwerpbegroting 2025. Hoewel het kabinet een beperkte handreiking lijkt te maken om het 'ravijnjaar' minder urgent te laten zijn, blijft het financieel meerjarenperspectief voor gemeenten onverminderd zorgelijk. Wij zien ons daarom genoodzaakt in onze eigen meerjarenbegroting een generale taakstelling voor onze verbonden partijen, waaronder uw regeling, op te nemen. Wij hebben dit nog niet nader uitgesplitst in te onderscheiden verzoeken tot specifieke besparing. Het lijkt ons evenwel correct u er op te wijzen dat we dit mogelijk nog gaan doen, uiteraard afgezet tegen de inspanningen die u al heeft verwerkt in de nu voorliggende ontwerpbegroting 2026. Tegelijkertijd verzoeken wij u voorstellen aan ons voor te leggen over de mogelijkheden om tot aanvullende bezuinigingsmaatregelen te komen en ons daarover te informeren via de gebruikelijke P&C-rapportages.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Op verzoek van de gemeenten is in deze begroting een korting op de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat doorgevoerd. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, zetten we in op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen.

In lijn hiermee stelt de Visie voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Dit is nodig om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Daarnaast stellen we voor om meerjarige financiële afspraken met gemeenten te maken, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

#### **Voorne aan Zee**

Voorne aan Zee heeft MRDH geïnformeerd over het feit dat ze geen inhoudelijke zienswijze zal indienen.

#### **Wassenaar**

##### **Algemeen**

Met uw aanbiedingsbrief van 14 april 2025 nodigt uw bestuur ons uit om onze zienswijze te geven over de ontwerpbegroting 2026. Middels deze brief geven wij u de zienswijze van de gemeente Wassenaar.



Uit de door u voorgelegde ontwerpbegroting 2026 blijkt dat de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 3,07 voor de ontwerpbegroting 2025 daalt met 7 cent naar € 3 voor de ontwerpbegroting 2026. In de toelichting geeft u aan deze bijdrage verlaagd te hebben om gemeenten tegemoet te komen bij het naderende Ravijnjaar 2026. In het Ravijnjaar zullen veel gemeenten, ook de gemeente Wassenaar, te maken krijgen met een lagere uitkering uit het Gemeentefonds. Ook in Wassenaar wordt kritisch naar de eigen begroting gekeken. Bezuinigingen om de begroting sluitend te kijken worden daarbij niet uitgesloten. Wij danken u voor de geboden korting op de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat (EV). Het helpt de gemeente Wassenaar bij de het aangaan van de financiële uitdagingen als gevolg van het Ravijnjaar. Wij kunnen instemmen met de verlaging van de inwonerbijdrage van € 3,07 naar € 3 en zullen het bedrag van € 82.602 (27.534 inwoners) opnemen in onze Kadernota 2026 en begroting 2026.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw instemmende zienswijze met betrekking tot de verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Hieronder gaan wij in op de door u aangedragen aandachtspunten.

#### **Aandachtspunten Economisch Vestigingsklimaat**

Momenteel werkt de gemeente Wassenaar samen met een projectleider uit MRDH-support aan de nieuwe Economische Visie voor Wassenaar. Deze Economische Visie, die in het najaar van 2025 afgerond is, ligt in de lijn met de Economische Visie die de MRDH momenteel aan het opstellen is. De gemeente Wassenaar waardeert de wijze waarop MRDH vanuit haar opgave invulling geeft aan de pijler Economisch Vestigingsklimaat. Zo is er de ambitie om de economie te vernieuwen. De economie is constant in beweging en daar wil de MRDH door middel van het projecten *Leven Lang Ontwikkelen* en door het *Campusprogramma* op inspelen. Middels het *Campusprogramma* heeft de MRDH haarzelf als doel gesteld om een betere samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen te bewerkstellingen zodat de vraag naar banen aansluit op het geboden aanbod door onderwijsinstellingen. Op die manier kunnen we 'de bal in de ploeg houden' en ervoor zorgen dat goed gekwalificeerd personeel in de Metropoolregio een passende baan kan vinden. Via het project *Leven Lang Ontwikkelen* wordt de reeds werkzame beroepsbevolking de mogelijkheid geboden om her-, om- en bijgeschoold te worden. Dit draagt bij aan een leven lang ontwikkelen voor inwoners van de regio. Zowel het *Campusprogramma* als het project *Leven Lang Ontwikkelen* wordt door de gemeente Wassenaar van harte toegejuicht.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor uw positieve reactie.

#### **Aandachtspunten Economisch Vestigingsklimaat (2)**

De tweede ambitie van de MRDH op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat is het versterken van het Midden- en Kleinbedrijf (hierna: MKB). Om meerdere redenen juicht de gemeente Wassenaar dit toe. Het MKB heeft de nodige crises achter de rug. De gevolgen van de coronapandemie, de energiecrisis en de steeds instabiele situatie van de wereldeconomie door conflicten en handelsoorlogen zijn ook in de Metropoolregio voelbaar. Nog steeds komt er een hoop op het MKB af. Het is dus goed dat de MRDH in deze economisch woelige tijden extra aandacht heeft voor en

ondersteuning biedt aan het MKB. Daarbij heeft de MRDH zich als doel gesteld om de concurrentiekracht van de regio en de toename van werkgelegenheid in de regio te vergroten door in te zetten op het versterken van het Innovatie-ecosysteem. Innovatie kan een belangrijke manier zijn om het MKB in de Metropoolregio te versterken.

Het versterken van het MKB kan eveneens door de werklocaties te vernieuwen en ruimte te bieden aan werken. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het economische en maatschappelijke belang van bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden groot, niet alleen vanwege de geboden werkgelegenheid, maar ook omdat het ruimte biedt aan ondernemers om te produceren en te innoveren. Ruimte voor werken staat echter onder druk. Ook in Wassenaar lijken er meerdere 'claims' te liggen op de schaarse ruimte die er is. Vooral de woningbouwopgave zit ruimte voor (nieuwe) bedrijvigheid in de weg. Dat betekent dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden om zowel de vraag naar bedrijfsruimte als de woningbouwopgave hand-in-hand te laten gaan. Om deze keuzes te vergemakkelijken heeft de MRDH in 2024 en 2025 een start gemaakt met een drietal versnellingsaanpakken, namelijk die van bedrijventerreinen, kantoren en vitale kernen. In het bijzonder danken wij de MRDH voor het genomen initiatief om de (dorps)kernen vitaal te houden. Met name kleinere gemeenten zoals Wassenaar hebben te maken met een afname aan dynamiek van de dorpskern / het kernwinkelgebied. Steeds vaker kiezen consumenten ervoor om via internet aankopen te doen, hetgeen gevolgen heeft voor het aantal bezoekers van en de omzet in de fysieke winkelgebieden. Fysieke winkels komen hierdoor onder druk te staan waardoor leegstand toeneemt. Wij waarderen dat de MRDH meehelpt en meedenkt om het centrum van Wassenaar vitaal en levendig te houden.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De MRDH erkent dat de ruimte voor werken onder druk staat en dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden om zowel te voldoen aan de vraag naar woningbouw als werklocaties. We onderstrepen het belang van vitale kernen, waarbij het concentreren van winkelaanbod en voorzieningen essentieel is om deze levensvatbaar te houden. Daarom zijn we samen met uw gemeente aan het onderzoeken hoe we u ondersteunen bij het winkelcentrum in uw gemeente, en we verwachten hier snel mee aan de slag te kunnen.

#### **Bijdrageregeling Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat**

De Bijdrageregeling Versterking van het Economisch Vestigingsklimaat biedt de gemeenten de mogelijkheid financiële ondersteuning aan te vragen voor projecten die het Economisch Vestigingsklimaat in de regio versterken en die bijdragen aan één of meer doelen van de Strategische Agenda 2023-2026. Het gaat om initiatieven op het gebied van het vernieuwen van werklocaties, het verbeteren van de aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs en het versterken van innovatie-ecosystemen en het MKB. De gemeente Wassenaar is blij met deze Bijdrageregeling, maar loopt wel tegen een hindernis aan. Als een van de belangrijkste voorwaarden om deel te nemen aan deze regeling wordt het minimumbedrag van een project genoemd. Dat is € 50.000,- Dat betekent dat het totale minimumbedrag van een project € 100.000,- is. Het is immers een 50%-cofinancieringsregeling. In kleinere gemeenten als Wassenaar zijn er nagenoeg geen projecten van deze financiële omvang. Dat betekent dat wij voor kansrijke projecten geen cofinanciering vanuit de Bijdrageregeling

kunnen krijgen, omdat de bedragen te laag zijn. Gebleken is dat ‘het bij elkaar vegen van projecten’ om toch aan het minimale bedrag te komen in de praktijk erg lastig is. Daarom adviseren wij u om nog eens kritisch naar de gestelde voorwaarden te kijken en een mogelijkheid in te bouwen waardoor kleinere gemeenten alsnog kunnen deelnemen aan de Bijdrageregeling. Bijvoorbeeld door een lager minimumbedrag op te nemen voor kleinere gemeenten. Een totaalbedrag van € 30.000 per project komt meer in de buurt van de bedragen die bij projecten in gemeente Wassenaar doorgaans de revue passeren.

#### **Reactie algemeen bestuur**

De minimumbijdrage van € 50.000 werd met ingang van 2020 geïntroduceerd in de Bijdrageregeling, met de gedachte dat lagere bijdragen onevenredige aanvraag- en verantwoordingskosten met zich meebrengen.

Een mogelijkheid voor de gemeente Wassenaar is om samen met één of meerdere gemeenten een gezamenlijk projectvoorstel in te dienen. De MRDH-organisatie is daarnaast altijd bereid om met de gemeente Wassenaar mee te denken over hoe de MRDH kan ondersteunen bij projecten die bijdragen aan het realiseren van onze gezamenlijke doelstellingen.

#### **Aandachtspunten Vervoersautoriteit**

De gemeente Wassenaar maakt zich zorgen over de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer binnen Wassenaar gezien de negatieve ontwikkelingen van de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (hierna: BDU) de komende jaren en de bezuinigingen van het Rijk. Wij zijn blij dat er geen veranderingen zijn binnen het aanbod van openbaar vervoer in 2026, maar we maken ons wel zorgen over de kwaliteit van het openbaar vervoer in de toekomst.

Voor Wassenaar zijn de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden, de uitbreiding van metropolitane fietsroutes, de veiligheid van fietsers op de nodige routes, het beperken van de verkeerdrukke op de N44 en het tegengaan van sluisverkeer de grootste punten van aandacht. En de grootste punten van zorg. In het bijzonder blijft de situatie op de A44/N44 onze aandacht houden. De kruising bij de overgang van de A44 naar de N44 is en blijft overvol. Dit heeft met name in spijtstijden een negatief effect op de doorstroming van het verkeer op de N44 en de omliggende wegen. Dit is ook een van de conclusies die getrokken is uit het onderzoek van de MRDH over de situatie op de A44/N44.

De opening van de Rijnlandroute heeft positieve en negatieve effecten voor het verkeer op de A44/N44. Positief is dat we een afname van verkeersstromen op de N44 in de richting van Den Haag zien. Echter, de Corbulotunnel trekt ook meer verkeer aan dat over de N44 richting Leiden rijdt.

Hierdoor blijft de kruising A44 – N44 onverminderd druk. De gemeente Wassenaar is van mening dat in het kader van de eerste opdracht van de MRDH, namelijk ‘investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren’, ook gekeken moet worden naar verdere oplossingen voor dit Wassenaarse kruispunt. Dit in navolging op de eerder uitgevoerde onderzoeken die in samenwerking met de MRDH gedaan zijn, zoals te lezen in bijlage 3

‘investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2026’ van de Ontwerpbegroting. De gemeente Wassenaar is verheugd om te vernemen dat verdere uitwerking tot concrete maatregelen nader onderzocht gaan worden. Omdat de daadwerkelijke

investering nog onbekend is, zal Wassenaar binnen de bestaande MRDH-gremia aan de bel trekken om het investeringsbedrag daadwerkelijk in te vullen.

### **Reactie algemeen bestuur**

Naar aanleiding van uw zienswijze willen wij allereerst aangeven dat de tekst over de N44, opgenomen op pagina 134 van de ontwerpbegroting MRDH 2026, verouderd is. Deze tekst ging over het jaar 2024, waarin mogelijke vervolgmaatregelen werden onderzocht. De gemeente Wassenaar was hierbij betrokken en heeft ook financieel bijgedragen. De tekst in de ontwerpbegroting 2026 zal naar aanleiding hiervan dus worden geactualiseerd (en dus gewijzigd).

Op 23 januari 2025 is in een directeurenoverleg, waarbij Rijkswaterstaat, gemeente Wassenaar, gemeente Den Haag en de MRDH aanwezig waren, het volgende besloten:

- Betreffende de resultaten van het onderzoek naar het verlagen van snelheden bij twee kruispunten op de N44 en de verbetermaatregelen voor het fietspad langs de N44:
  - Er wordt geen vervolg gegeven aan de snelheidsverlaging op de kruispunten.
  - Rijkswaterstaat, als beheerder van het fietspad en de N44, kijkt in overleg met de gemeente Wassenaar de mogelijkheid om de drie voorgestelde maatregelen uit te voeren en zal dit onderling afstemmen.
- Betreffende de resultaten van het doelgroepenonderzoek naar mobiliteitsmanagement:
  - Mobiliteitsmanagement gericht op werkgevers of bezoekers heeft momenteel een minimale potentie, en hier wordt geen vervolg aan gegeven. Het stimuleren van spitsmijden (bijvoorbeeld via thuiswerken of flexibele werktijden) wordt als mogelijk alternatief gezien.

Uit de studie "Knelpuntenanalyse en Reistijdbetrouwbaarheid" van de MRDH (Goudappel, mei 2025) over het jaar 2024 blijkt dat door de ingebruikstelling van de RijnlandRoute halverwege 2024 de knelpunten deels zijn verminderd, maar nog niet volledig zijn opgelost. In een knelpuntenanalyse over het volledige jaar 2025 moet blijken of de knelpunten volledig zijn opgelost of nog deels blijven bestaan.

### **Strategie: Nieuwe Strategische Agenda 2026**

In 2026 krijgen de MRDH-gemeenten niet alleen te maken met het Ravijnjaar, maar ook met de gemeenteraadsverkiezingen. De gemeenteraden worden opnieuw gekozen en nieuwe colleges van B&W worden geformeerd. Dat geldt ook voor de raadsleden en collegeleden die deelnemen in de MRDH. Wat eveneens wijzigt, is de Strategische Agenda (SA) van de MRDH. Na het ingaan van een nieuwe raadsperiode wordt deze Agenda traditioneel herzien. Omdat de MRDH de afgelopen jaren qua werkzaamheden en doelstellingen gegroeid is en omdat de Gemeenschappelijke Regeling gewijzigd is waardoor raadsleden 'meer aan de knoppen zitten', adviseert de gemeente Wassenaar om niet alleen alvast met de voorbereidingen van het opstellen van de nieuwe SA te beginnen, maar ook spreekt de gemeente Wassenaar de wens uit goed te worden meegenomen in het proces om tot een nieuwe SA te komen. De raad van de gemeente Wassenaar kan instemmen met de door uw bestuur voorgelegde ontwerpbegroting 2026 met als aandachtspunten het MKB en de ontwikkelingen rondom het openbaar vervoer.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Na het ingaan van de nieuwe raadsperiode zal de Strategische Agenda inderdaad worden geactualiseerd. Het afgelopen jaar hebben we gezamenlijk, ook met de gemeente Wassenaar, gewerkt aan de Visie Economisch Vestigingsklimaat en de Mobiliteitsvisie. Naar verwachting zullen beide visies, na de zienswijzeperiode, begin 2026 worden vastgesteld. Beide visies vormen de basis voor de actualisatie van de Strategische Agenda voor de periode 2027 – 2030.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Westland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Verlaging inwonerbijdrage</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| De gemeenteraad van Westland is per brief van 14 april 2025 uitgenodigd een zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2026. Hierbij doen wij u namens de gemeenteraad van Westland onze reactie toekomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Allereerst veel dank voor het opstellen van de Ontwerpbegroting. Het is al met al een lijvig document waarvoor ongetwijfeld veel werk is verzet. Wij hebben gekeken naar de korting op het gemeentefonds in 2026 voor alle gemeenten tezamen ten opzichte van 2025. Wij hebben u daarom gevraagd om een vermindering van de inwonerbijdrage met 6,2%. Per saldo leidt het voorstel tot een verlaging van de inwonerbijdrage van € 3,07 per inwoner voor de begroting 2025 naar € 3,00 per inwoner voor de begroting 2026 (Kadernota MRDH begroting 2026). Wij zijn ons bewust dat de consequenties van deze keuze voor uw organisatie niet gering zijn. Wij hebben waardering voor het feit dat u de gevraagde bezuiniging in deze begroting 2026 heeft verwerkt . |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Dank voor uw waardering voor de doorgevoerde verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Horti campus Westland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Vanuit de gemeente Westland hebben we ook een aantal aandachtspunten en vragen. Hieronder zetten wij die uiteen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| We waarderen het dat de belangrijke positie van de glastuinbouw goed verwerkt is in de begroting. Deze sector is uitermate groot in de MRDH-regio en vervult een zwaarwegende rol in de economische kracht en werkgelegenheid van de regio. Toch zien wij nog graag een nadere uitwerking van het belang van de ontwikkeling van met name de Flora Campus Westland in het programma economisch vestigingsklimaat. Hoe wil men bijvoorbeeld de samenwerking met het Rijk, Europese Unie, provincie en andere partners verbeteren? Dit is één van de genoemde actiepunten in de begroting.                                                                                                                                                                           |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| De economische kracht van de glastuinbouwsector is evident en heeft onder de naam Hightech Horticulture een prominente plek gekregen in het economisch profiel van de regio, zoals beschreven in de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die naar verwachting begin 2026 na zienswijze wordt vastgesteld.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

Ook in 2026 heeft de Flora Campus de mogelijkheid om een beroep te doen op ondersteuning vanuit het campusprogramma, zoals het starten van een project op basis van de Bijdrageregeling of het mede organiseren van een campusnetwerkbijeenkomst.

Wat betreft samenwerking loopt er enerzijds een intensief traject tussen MRDH, PZH en EBZ, gericht op een verbeterde samenwerking tussen campussen in onze regio. Hierbij denken we bijvoorbeeld mee in het One Campus-traject vanuit de GPWH. Recent heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat ingestemd met de Versnellingsaanpak, waarbij onder andere wordt ingezet op internationale kansen en samenwerking in Europa, in samenwerking met de gemeente Westland.

#### **Maatwerkvervoer**

We vragen, net als vorig jaar, ook aandacht voor kleinschalig maatwerk vervoer voor grote bedrijven en economische clusters in Westland . Dit is van belang voor het aantrekken van voldoende talent en personeel. Grote bedrijven geven aan dat zij niet al tijd goed bereikbaar zijn met het OV en daardoor personeel mislopen. Maatwerk vervoer, dus kleine busjes die werknemers vanaf grote OV-knooppunten direct naar het bedrijf rijden, kan een oplossing zijn.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken de gemeente Westland hartelijk voor de vraag naar maatwerkvervoer. In gebieden waar het openbaar vervoer door te geringe vraag wegvalt, of waar nog geen openbaar vervoer beschikbaar is, biedt Mmmove! kansen voor het ontsluiten van locaties, de aansluiting op het OV-netwerk en het vergroten van het bereik van reizigersdoelgroepen op deze verbindingen. De MRDH heeft een expert beschikbaar, de Mmmove!-makelaar, die de gemeente ondersteunt met de benodigde expertise.

De MRDH biedt tevens ondersteuning bij het opstellen van lokaal maatwerkvervoerbeleid, het onderzoek naar de financiële en organisatorische haalbaarheid, en het organiseren van een Mmmove!-initiatief. Ook stelt de MRDH subsidie beschikbaar voor de ontwikkeling en uitvoering van maatwerkprojecten. Wij verzoeken de gemeente dan ook om contact op te nemen met de MRDH om de mogelijkheden voor het realiseren van maatwerkvervoer te verkennen. Daarnaast heeft dit onderwerp in de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie een prominente plek gekregen en kunnen we dat gezamenlijk in de aankomende jaren nader uitwerken.

#### **Afsluitend**

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2026 en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten worden opgepakt dan wel goed worden verwerkt in de definitieve versie van de begroting.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor het delen van uw visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2026. We waarderen de aangedragen punten die u heeft meegegeven.

#### **Zoetermeer**

#### **Algemeen en lobby BDU**



Met uw brief van 14 april 2025 nodigt u onze raad uit om een zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Van die mogelijkheid maken we middels deze zienswijzebrief graag gebruik.

Vanuit de Strategische Agenda MRDH worden zes opdrachten centraal gesteld. Deze zijn met deze ontwerpbegroting financieel vertaald naar de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en het programma Economisch vestigingsklimaat. Dit is onze zienswijze:

We vinden het een goede ontwikkeling dat de begroting wordt gemotiveerd vanuit vijf opdrachten uit de Strategische Agenda; drie voor verkeer en vervoer en twee voor economisch vestigingsklimaat. Opdracht 6 "Herstellen van het ov-systeem" wordt als afgerond gezien, vanwege het herstel na Corona, al realiseren wij ons dat de reizigersaantallen nog niet op het niveau zijn van 2019 en dit een uitdaging blijft.

Wij realiseren ons dat met de geplande bezuinigingen op de brede doeluitkering (BDU) van 59 miljoen euro een nieuwe uitdaging is ontstaan. Hoewel het besluit over de korting nog niet is genomen en deze korting niet is verwerkt in de begroting van 2026, is het wel een punt van zorg.

Deze bezuiniging is van grote invloed op de 3 strategische opgaven voor verkeer en vervoer. De bezuiniging zal rechtstreeks gevoeld worden door onze inwoners en reizigers. Zoetermeer wil als onderdeel van de MRDH door met investeren in regionale netwerken en bereikbaarheid. We ondersteunen steunen de MRDH-lobby richting het Rijk om de korting op de BDU ongedaan te maken.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij herkennen de noodzaak en blijven ons gezamenlijk inzetten voor de lobby richting het Rijk. Mocht de korting daadwerkelijk worden doorgevoerd, dan presenteren we in het najaar van 2025 een roadmap waarin we, samen met alle betrokkenen, tijdig tot een besluitvormingsproces komen. In de planning houden we uiteraard rekening met de gemeenteraadsverkiezingen.

Daarnaast gaat de concept-Mobiliteitsvisie in op de grote opgaven in de regio en de stappen die we moeten zetten om vooruitgang te boeken. Laten we gezamenlijk de vervolgstappen zetten om de bereikbaarheid op peil te houden.

#### **Afhankelijkheid van BDU**

Voor de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is de MRDH nu vrijwel volledig afhankelijk van BDU-inkomsten. Hoewel dat lange tijd goed ging, blijkt dat nu kwetsbaar. Zoetermeer vraagt MRDH dan ook om werk te maken van het zoeken naar alternatieve bronnen van inkomsten, investeringen en financieringen. Bijvoorbeeld door te kijken naar Europese fondsen en de investeringsbank voor infrastructuur. Daarnaast vraagt Zoetermeer om alvast te starten met een afwegingskader voor de eventuele bezuinigingen

#### **Reactie algemeen bestuur**

De Brede Doeluitkering (BDU) is een belangrijke inkomstenbron voor de mobiliteitsactiviteiten van de MRDH. Daarnaast ontvangt de MRDH regelmatig incidentele middelen vanuit lenW voor doelgerichte projecten, zoals in het MIRT. Tegelijkertijd erkennen we de opmerking dat de BDU ook een bepaalde mate van kwetsbaarheid met zich meebrengt.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Komend jaar gaan we aan de slag om een antwoord te vinden op de financiële weerbaarheid van de MRDH. Parallel hieraan zijn we ook gestart met een lobby in Europa, zodat we niet alleen afhankelijk zijn van de BDU, maar ook andere fondsen kunnen aanboren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Voortgang projecten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Voor Zoetermeer is het van groot belang dat voortgang wordt geboekt op de dossiers ZoRo (verbinding Zoetermeer-Rotterdam), LeiZo (verbinding Leiden-Zoetermeer), de Krakeling, Station Zoetermeer en de metropolitane fietsroutes. Dit is zeker van belang in het licht van de korting op de BDU. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van onze stad.                                                                                                                                                                                  |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| De dossiers die u aanhaalt passen uitstekend in de corridoraanpak/gebiedsgerichte aanpak die de MRDH voorstaat in zowel de Mobiliteitsvisie als de Visie Economisch Vestigingsklimaat.<br>Op 14 mei besloot de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit om breed en diepgaand onderzoek te doen naar de bereikbaarheid van Zoetermeer. Hierbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid per openbaar vervoer en publieke mobiliteit, in relatie tot de sociaal-maatschappelijke opgaven in Zoetermeer en de regio. Deze aanpak vraagt om een gezamenlijke inzet van zowel de MRDH als de gemeente. |
| <b>Samenhang economie en vervoer en bereikbaarheid</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ons is opgevallen dat de opdrachten van de Strategische agenda en de Programma's vervoer en economie van de begroting elkaar ogenschijnlijk nergens ondersteunen. Dit kan naar onze mening wel. Vervoer en bereikbaarheid kunnen namelijk de motor zijn van economische ontwikkeling. Graag willen we de MRDH ter overweging meegeven meer samen te werken tussen economie en vervoer en bereikbaarheid.                                                                                                                                                                                   |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Wij delen uw mening dat bereikbaarheid een motor is voor de economische ontwikkeling van de regio. Daarom besteden wij hier in de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie de nodige aandacht aan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Inwonerbijdrage EV</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Zoetermeer waardeert het gebaar van de verlaagde inwonersbijdrage voor economisch vestigingsklimaat, zoals verzocht in de Kaderbrieven van de gemeenten in de regio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond. Het is van belang dat MRDH aandacht blijft besteden aan het goed overwegen van keuzes in de besteding van het budget en de daarbij behorende kostenverdelingen zoals voor overhead. Een goede overweging is zeker nodig gezien de grote ambities in het Actieplan MRDH.                                                                                                            |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Dank voor uw waardering voor de doorgevoerde verlaging van de inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. In de Visie Economisch Vestigingsklimaat, die na de zienswijze naar verwachting begin 2026 wordt vastgesteld, wordt de basis gelegd voor de aanpak uit het actieplan evaluatie MRDH.

In de Visie wordt ingezet op het aanboren van nieuwe publieke en private financieringsstromen. In lijn hiermee stelt de Visie voor te onderzoeken hoe de inwonerbijdrage geleidelijk kan worden afgebouwd tot een niveau dat voldoende is om zowel de apparaatslasten als een deel van de investeringslasten te dekken. Dit is nodig om verbindingen te leggen met nieuwe financieringsbronnen. Daarnaast stellen we voor om meerjarige financiële afspraken met gemeenten te maken, wat bijdraagt aan meer voorspelbaarheid, schaal en impact.

#### **Afsluitend**

We danken MRDH voor het samenstellen van de begroting en het betrekken van Adviescommissie, bestuurders en ambtenaren hierin. Tevens danken wij u voor de geboden gelegenheid om een zienswijze in te dienen en wachten uw reactie op onze zienswijze af.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Dank voor uw waardering voor het samenstellen van de begroting en voor het betrekken van de Adviescommissie, bestuurders en ambtenaren bij dit proces. We stellen het op prijs dat u de gelegenheid heeft genomen om een zienswijze in te dienen, en wij nemen uw zienswijze zorgvuldig mee.

## **Beleidsnota**

# **reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025**

## Inhoudsopgave

|     |                                                                                 |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Begripsbepaling en beleidsuitgangspunten .....                                  | 4  |
| 1.1 | Reserves .....                                                                  | 4  |
| 1.2 | Voorzieningen .....                                                             | 5  |
| 1.3 | Fondsen .....                                                                   | 6  |
| 1.4 | Samenvatting van de verschillen tussen reserves, voorzieningen en fondsen ..... | 8  |
| 2   | Overzicht reserves, voorzieningen en fondsen MRDH per 31-12-2024 .....          | 9  |
| 2.1 | Reserves .....                                                                  | 9  |
| 2.2 | Voorzieningen .....                                                             | 10 |
| 2.3 | Fondsen .....                                                                   | 10 |
| 3   | Besluit.....                                                                    | 11 |

## Inleiding

Voor u ligt de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Deze wordt, conform de Financiële Verordening van de MRDH, tenminste één keer in de vier jaar door het algemeen bestuur vastgesteld.

Door het vaststellen van deze beleidsnota wordt bereikt dat er een eenduidig en actueel beleidskader voor reserves, voorzieningen en fondsen bestaat. De externe regelgeving waar dit beleidskader aan dient te voldoen is opgenomen in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Deze regelgeving is ook van toepassing op gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

In deze beleidsnota stelt het algemeen bestuur voor iedere reserve / voorziening / fonds het volgende vast:

- de naam
- het doel dat we met de middelen willen realiseren
- de looptijd
- wie er verantwoordelijk is voor planning en control ten aanzien van de betreffende middelen
- welke regels er gelden voor het toevoegen/onttrekken aan de middelen
- wat de minimum en maximum omvang mag zijn
- de huidige stand en het verwachte verloop in de komende periode
- of er jaarlijks rente aan wordt toegerekend.

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk één wordt stilgestaan bij de regelgeving en beleidsuitgangspunten rondom reserves, voorzieningen en fondsen.

In hoofdstuk twee wordt een overzicht gegeven van de reserves, de voorzieningen en de fondsen die door de MRDH gehanteerd worden alsmede van de actuele ontwikkelingen.



# 1 Begripsbepaling en beleidsuitgangspunten

Uitgangspunt is dat het realiseren van de beleidsdoelen zoveel mogelijk onderdeel uitmaakt van de programmabegroting. Dit beleidsuitgangspunt vloeit voort uit de grondslag van het stelsel van baten en lasten, namelijk dat de baten en de lasten van besluitvorming zo goed mogelijk moeten worden toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben. Het in de programmabegroting juist toedelen van bedragen aan de jaarschijven doet recht aan de planning- en controlcyclus. Het dwingt tot het vooraf ramen van de middeleninzet voor de te realiseren beleidsdoelen die in de programma's zijn onderscheiden en het achteraf afleggen van verantwoording over de behaalde resultaten.

Op grond van het voorzichtigheidsbeginsel moeten verwachte verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het begrotingsjaar in acht worden genomen als zij vóór het opmaken van de jaarrekening bekend zijn. Verliezen dienen direct te worden genomen, voor verwachte verliezen worden voorzieningen gevormd.

Het onderscheid in reserves, voorzieningen en fondsen kan samengevat als volgt worden weergegeven:

| <b>Doet het volgende zich voor:</b>                                                                                                                                        | <b>Zo ja, dan:</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Zijn er eigen middelen nog niet besteed waarvoor geen verplichte uitgaven hoeven te worden gedaan / waarover nog keuzes (door het algemeen bestuur) gemaakt kunnen worden? | Reserve            |
| Is er sprake van verwachte verplichtingen of verliezen met een onzekere omvang, die redelijkerwijs wel is in te schatten, waarvan de oorzaak in het verleden ligt?         | Voorziening        |
| Zijn er nog niet bestede budgetten, ontvangen van Europese en Nederlandse overheden, en die bestemd zijn voor/uitgegeven moeten worden aan een specifiek doel?             | Fonds              |

Ondanks het eenduidige onderscheid tussen reserves, voorzieningen en fondsen is de toepassing soms complex. Er kunnen zich met betrekking tot het begrip voorzieningen interpretatie verschillen voordoen als het gaat om de invulling van (on)zekerheid over de omvang en het tijdstip van optreden in verband met verplichtingen en risico's. Cruciaal voor het treffen van een voorziening is dat er per balansdatum een verplichting bestaat, of een reëel risico op het ontstaan van een verplichting, waarvan de precieze omvang of het moment van optreden per de balansdatum onzeker is, maar wel redelijkerwijs kan worden geschat. Als het bedrag en de timing van de verplichting vaststaat, wordt een schuld in de balans opgenomen en geen voorziening. Verplichtingen die onvoldoende betrouwbaar geraamd kunnen worden, worden opgenomen als niet uit de balans blijkende verplichting.

In de volgende paragrafen wordt de externe regelgeving voor reserves, voorzieningen en fondsen beschreven. Deze regelgeving wordt vertaald in beleidskaders voor het vormen, aanwenden, muteren of opheffen van reserves, voorzieningen en fondsen.

## 1.1 Reserves

Reserves zijn vermogensbestanddelen die als eigen vermogen zijn aan te merken.

Kenmerkend voor een reserve is dat er nog niet besteed budget wordt gereserveerd waar tegenover geen verplichte uitgaven staan. Er is geen regelgeving die eist dat er reserves worden ingesteld, wel getuigt het van ordentelijk financieel beheer om te anticiperen op uitgaven die in de toekomst worden verwacht en die een "aanmerkelijke" omvang hebben.

Door bij de instelling van een reserve te beschrijven waar de betreffende middelen voor zijn bedoeld, krijgen ze een bestemming. Formeel wordt de reserve daarmee een bestemmingsreserve.

Kijkend naar regelgeving omtrent de vorming van reserves geeft het BBV in artikel 43 alleen aan dat in de balans de reserves dienen te worden onderscheiden naar algemene reserve en bestemmingsreserves en dat een bestemmingsreserve een reserve is waaraan het algemeen bestuur een bepaalde bestemming heeft gegeven.

#### *Vorming*

De beleidsruimte van het algemeen bestuur is vooral gelegen in het instellen en opheffen van reserves, het wijzigen van de bestemming en het wijzigen van het bestaande beleid ten aanzien van toevoegingen en onttrekkingen. Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves vinden plaats in de exploitatie na bepaling van het saldo van baten en lasten.

Resultaatbestemmingen kunnen vooraf geraamd worden en vormen aldus onderdeel van de (programma-)begroting. Daarmee is dit de beslissingsbevoegdheid van het algemeen bestuur.

#### *Aanwending*

Bij iedere bestemmingsreserve wordt aangegeven onder welke voorwaarden aanwending is toegestaan. Bij de begroting wordt door het algemeen bestuur vastgesteld voor welk bedrag er onttrokken mag worden aan de reserves. Dit bedrag wordt geraamd in de programmabegroting (exploitatie). Daarmee ligt de verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijk besteden bij het algemeen bestuur.

#### *Mutaties doel*

De bestemming van een reserve kan alleen door het algemeen bestuur veranderd worden.

#### *Opheffing*

Net als de bij de vorming van een reserve, dient ook de opheffing van reserves door middel van een besluit van het algemeen bestuur plaats te vinden indien er vooraf geen einddatum vastgelegd is waarop de reserve komt te vervallen.

#### *Rente*

De MRDH volgt voor wat betreft rente over het eigen vermogen de aanbeveling van de commissie BBV in haar notitie Rente 2023. De aanbeveling luidt: "Alhoewel in het BBV de mogelijkheid vooralsnog blijft bestaan om een rentevergoeding (of een vergoeding voor de inflatie) over het eigen vermogen te berekenen en deze door te belasten aan de taakvelden, adviseert de Commissie BBV vanwege het verlangde inzicht, de eenvoud en transparantie deze systematiek niet (meer) toe te passen." De MRDH volgt deze aanbeveling op.

## **1.2 Voorzieningen**

Het verschil met reserves is dat het BBV in artikel 44 duidelijk omschrijft wanneer een voorziening moet worden ingesteld, deze middelen zijn niet vrij te besteden of te bestemmen.

Onder meer de volgende redenen liggen ten grondslag aan het vormen van een voorziening:

- (risico's op) verplichtingen en verliezen waarvan de omvang op de balansdatum onzeker is, doch redelijkerwijs te schatten.
- de wens om jaarlijks sterk fluctuerende kosten te egaliseren. De verplichting tot het doen van de uitgaven moet uiterlijk in het begrotingsjaar zelf zijn ontstaan. Bijvoorbeeld het planmatige onderhoud van een gebouw.
- van derden verkregen middelen die specifiek besteed moeten worden, met uitzondering van de van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen

voor specifieke uitkeringen die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren.

Aan voorzieningen zit een verplichting vast. Voorzieningen zijn daarom vreemd vermogen, in tegenstelling tot reserves die tot het eigen vermogen behoren.

#### *Vorming*

Omdat er aan het vormen van voorzieningen een verplichting vast zit, is de beleidsruimte van het algemeen bestuur beperkt. Toevoegingen aan, aanwending en vrijval van voorzieningen worden zo veel mogelijk geraamd in de begroting. Het kan incidenteel voorkomen dat een noodzakelijke wijziging in enig jaar niet meer in de begrotingscyclus kan worden meegenomen. Op deze manier heeft het algemeen bestuur de bestuurscommissies gemandateerd voor het (financieel) beheer van de voorzieningen. In de jaarrekening leggen de bestuurscommissies via het dagelijks bestuur verantwoording af aan het algemeen bestuur inzake alle voorzieningen.

#### *Aanwending*

Bij de totstandkoming van producten binnen de planning- en controlcyclus worden toevoegingen, aanwendingen en vrijval aangeleverd. Bij de vaststelling van deze producten door het algemeen bestuur worden deze mutaties geautoriseerd. Daarbij wordt in ogenschouw genomen dat voorzieningen niet groter of kleiner mogen zijn dan de verplichtingen, verliezen of risico's waarvoor zij gevormd zijn. De wijziging van de hoogte van een voorziening wordt zodoende alleen gerealiseerd wanneer deze wordt aangepast aan een nieuw noodzakelijk niveau. Overige aanpassingen vloeien alleen voort uit het verminderen van een voorziening wegens aanwending voor het doel waarvoor deze is ingesteld. Aanwendingen gaan rechtstreeks ten laste van de voorziening en worden niet geraamd in de programmabegroting (exploitatie).

#### *Mutaties doel*

Het doel van een voorziening kan niet gewijzigd worden. Wanneer het doel vervalt, dient de voorziening opgeheven te worden. Wanneer het doel verandert zal een nieuwe voorziening moeten worden ingesteld.

#### *Opheffing*

Opheffing van een voorziening is alleen mogelijk wanneer de aanleiding voor de vorming ervan, een verplichting en/of risico, is komen te vervallen.

#### *Rente*

Rentetoerekening aan voorzieningen is op grond van BBV artikel 45 niet toegestaan, behalve wanneer de betreffende voorziening op basis van contante waarde wordt berekend.

### **1.3 Fondsen**

Conform het BBV, artikel 49, worden in de balans onder de overlopende passiva afzonderlijk opgenomen:

1. verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume;
2. de van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren. Voor de MRDH gaat het dan hoofdzakelijk om de nog niet bestede middelen van het Rijk voor verkeer en vervoer, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU);
3. overige vooruit ontvangen bedragen ten bate van het volgende begrotingsjaar.

Voor de transparantie, omdat er nog sprake kan zijn van overige overlopende passiva, noemt de MRDH deze onder de overlopende passiva opgenomen geormerkte middelen van Europese en Nederlandse overheidslichamen 'fondsen' (bovenstaande categorie 2). Het begrip fonds is geen door de wetgever opgelegde naam, de MRDH is vrij in de bepaling van de naam die ze aan deze middelen geeft. Omdat de fondsen geen reserve en geen voorziening zijn, worden ze apart in de beleidsnota opgenomen.

Als gevolg van voorfinanciering kan er op enig moment een tekort ontstaan in de fondsen. Op basis van het BBV artikel 40a, lid 1a wordt zo'n tekort als een vordering (overlopende activa) op de balans verantwoord.

#### *Vorming*

De beleidsruimte van het algemeen bestuur bestaat uit het wijzigen van het bestaande beleid ten aanzien van onttrekkingen (bijvoorbeeld via de subsidieverordeningen of via de begroting) passend binnen het door derden bepaalde specifieke bestedingsdoel. Toevoegingen aan fondsen en het wijzigen van de bestemming van de fondsen volgt uit de wet of uit de daarover met de betreffende overheid gemaakte afspraken.

Toevoegingen en onttrekkingen aan fondsen worden geraamd in de begroting en op deze manier geeft het algemeen bestuur het dagelijks bestuur en de bestuurscommissies de kaders voor het (financieel) beheer van de fondsen. In de jaarrekening zullen de bestuurscommissies via het dagelijks bestuur over de fondsen verantwoording afleggen aan het algemeen bestuur.

#### *Aanwending*

De kosten van geleverde diensten en/of producten die gemaakt zijn in het kader van het desbetreffende specifieke, door derden bepaalde, bestedingsdoel komen ten laste van dat fonds. De kosten en de dekking hiervan worden als lasten en baten geraamd in de programmabegroting (exploitatie).

#### *Mutaties doel*

Het doel kan niet gewijzigd worden. Het betreffen geormerkte middelen van derden met een specifiek bestedingsdoel.

#### *Opheffing*

Na het vervallen van het specifieke bestedingsdoel. Eventuele resterende middelen worden afgerekend met de verstrekker van de middelen.

#### *Rente*

Rentetoerekening aan fondsen is afhankelijk van wettelijke bepalingen behorende bij de uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel.

## 1.4 Samenvatting van de verschillen tussen reserves, voorzieningen en fondsen

| Belangrijkste verschillen | Reserve                                                                                                             | Voorziening                                                                                           | Fonds                                                                                           |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Vermogenspositie       | Eigen vermogen                                                                                                      | Vreemd vermogen                                                                                       | Vreemd vermogen                                                                                 |
| 2. Vorming                | Besluit algemeen bestuur                                                                                            | Geen besluit algemeen bestuur nodig, (risico) op verplichting is aanleiding                           | Op grond van wettelijke bepalingen                                                              |
| 3. Aanwending             | De middelen worden aan de reserve onttrokken en in de programmabegroting opgenomen na het saldo van baten en lasten | Rechtstreeks ten laste van de voorziening, niet via de programmabegroting                             | De middelen worden aan het fonds onttrokken en in de programmabegroting opgenomen als opbrengst |
| 4. Mutaties doel          | Het algemeen bestuur kan de bestemming wijzigen                                                                     | Niet mogelijk                                                                                         | Niet mogelijk                                                                                   |
| 5. Opheffing              | Besluit algemeen bestuur indien geen einddatum is vastgelegd                                                        | Wanneer de aanleiding voor het vormen van de voorziening, de verplichting of het risico, is vervallen | Na vervallen specifieke bestedingsdoel                                                          |
| 6. Rente                  | Niet toegestaan                                                                                                     | Niet toegestaan, tenzij voorziening tegen contante waarde                                             | Afhankelijk van wettelijke bepalingen                                                           |

## 2 Overzicht reserves, voorzieningen en fondsen MRDH per 31-12-2024

### 2.1 Reserves

| Naam                      | <b>Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doel                      | De reserve is ingesteld naar aanleiding van een besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015 in het kader van de bestuursrapportage.<br>De vorming van deze bestemmingsreserve heeft twee redenen:<br>- omdat in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;<br>- omdat het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 23 gemeenten. |
| Verantwoordelijke         | Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Voeding en onttrekking    | Toevoegingen zijn aan de orde als de in enig jaar verleende projectbijdragen een doorloop kennen naar volgende begrotingsjaren en als het algemeen bestuur besluit begrotingsoverschotten toe te voegen aan de reserve.<br>Onttrekkingen zijn afhankelijk van de realisatie van de in eerdere begrotingsjaren gestarte projecten, voor zover het structurele begrotingsbudget ontoereikend is om deze bestedingen te dekken.                                                                                                                                                        |
| Minimum en maximum        | Minimum: € 0<br>Maximum: Niet van toepassing                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Stand en verwacht verloop | Stand per 31 december 2024: € 4.988.521<br>Verwacht verloop: Afhankelijk van besluitvorming over de bestemming bij de jaarrekening en de realisatie van de in de reserve opgenomen projecten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Looptijd                  | Voor onbepaalde tijd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Rentetoerekening          | Niet van toepassing                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Naam                      | <b>Risicoreserve financieringen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doel                      | Deze reserve is gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van door de MRDH gefinancierd materieel van de regionale OV-bedrijven naar behoren af te dekken. Bij wanprestatie of faillissement van een vervoerder kan een beroep worden gedaan op deze reserve.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Verantwoordelijke         | Bestuurscommissie Vervoersautoriteit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Voeding en onttrekking    | Deze reserve wordt gevoed door de aan de vervoerders in rekening te brengen opslag voor marktconformiteit over de uitstaande leningen, garanties toe te voegen aan de reserve.<br>Onttrekking vindt plaats indien het risico van wanprestatie of faillissement van een vervoerder zich manifesteert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Minimum en maximum        | Op basis van een jaarlijkse risicoweging (norm 8% van het verschil tussen openstaande leningen en garanties en de economische waarde van de daarmee gefinancierde activa) wordt de benodigde stand van de reserve bepaald. De ondergrens voor de reserve wordt bepaald op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. 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 bedraagt daarmee 90% van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. In de begroting 2025 is de ondergrens berekend op € 36 miljoen. |
| Stand en verwacht verloop | Stand per 31 december 2024: € 36.000.000<br>Verwacht verloop: de minimaal benodigde risicoreserve is in 2024 bereikt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |



|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Looptijd         | Voor onbepaalde tijd |
| Rentetoerekening | Niet van toepassing  |

## 2.2 Voorzieningen

Er zijn binnen de MRDH momenteel geen voorzieningen getroffen.

## 2.3 Fondsen

| Naam                      | Fonds BDU                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doel                      | Het bevorderen van de mobiliteit in de regio Rotterdam Den Haag door de instandhouding en bevordering van een goed openbaar vervoer- en wegennetwerk. Voorts wordt noodzakelijk onderzoek uit dit fonds gedekt. Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij beschikbaar in het fonds BDU.                                                                                                                 |
| Verantwoordelijke         | Bestuurscommissie Vervoersautoriteit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Voeding en onttrekking    | Voeding: de jaarlijkse ontvangst van de rijksbijdrage in het kader van de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).<br>Onttrekking: bestedingen binnen de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en de Overhead met betrekking tot verkeer en vervoer, voor zover deze bestedingen niet worden gedekt door andere dekkingsmiddelen.                                                                                                                                                  |
| Minimum en maximum        | Een maximum is niet van toepassing. Als minimum hanteert de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De door de toezichthouder opgelegde termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. |
| Stand en verwacht verloop | Stand per 31 december 2024: € 501.974.430<br>De verwachting is dat het fonds de komende jaren zal afnemen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Looptijd                  | Voor onbepaalde tijd                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rentetoerekening          | Nu niet van toepassing (vastgelegd in de wet BDU verkeer en vervoer)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

### **3 Besluit**

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;  
gelet op artikel 13 van de Financiële verordening MRDH 2025;  
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 2 september 2025;

#### **Besluit**

De beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 september 2025 van het algemeen bestuur.

de secretaris,  
Christel Mourik

de voorzitter,  
Jan van Zanen

## **Nota van beantwoording**

- Zienswijzen Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025

## **Inleiding**

Het dagelijks bestuur heeft op 14 april 2025 de ontwerp beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 voor zienswijze aan de gemeenten voorgelegd met het verzoek aan de raden om uiterlijk 7 juli 2025 te reageren.

Het dagelijks bestuur heeft niet van alle 21 gemeenten een reactie ontvangen. De door MRDH ontvangen reacties zijn separaat als bijlage bijgevoegd (gebundeld).

Hierna wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen, waaruit blijkt dat geen enkele gemeente bezwaar heeft op de ontwerp beleidsnota. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn opgenomen en zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur.

De zienswijzen geven daarmee geen aanleiding de ontwerp beleidsnota te wijzigen.

## **Reacties**

We hebben naar aanleiding van de zienswijzeprocedure van verschillende gemeentes een reactie ontvangen. Dit leidt tot het volgende beeld:

- Van negen gemeentes hebben wij vernomen dat zij geen opmerkingen hebben op de beleidsnota en/of dat zij geen zienswijze zullen indienen op de beleidsnota.
- Vier gemeentes geven aan te kunnen instemmen met de beleidsnota.
- Van zes gemeentes hebben wij geen reactie ontvangen.
- Twee gemeentes hebben een inhoudelijke reactie gegeven (Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp).

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Albrandswaard</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Geen zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Op 14 april 2025 hebben we de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontvangen. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.                                                                                                                                               |
| De beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen is besproken in de raadsvergadering van 7 juli 2025. Omdat er ten opzichte van de vorige beleidsnota (2021) geen beleidsmatige wijzigingen zijn, dienen we als gemeente Albrandswaard geen inhoudelijke zienswijze in.                                                                                    |
| Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Bedankt voor uw positieve reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Barendrecht</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Geen zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Het beleid voor reserves, voorzieningen en fondsen wordt eens in de vier jaar geactualiseerd. De beleidsnota bevat een actueel overzicht van de regelgeving en status van de reserves van de MRDH. Vanuit Barendrecht hebben wij geen opmerkingen op deze beleidsnota.                                                                                      |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Bedankt voor uw reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Capelle aan den IJssel</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Geen zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Op 14 april 2025 heeft u ons de Ontwerpbegroting 2026 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen toegezonden. Wij hebben het deze documenten besproken in onze raadsvergadering van 10 juli 2025. Wij hebben besloten geen zienswijze in te dienen ten aanzien van de Ontwerpbegroting 2026 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. |
| Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Bedankt voor uw reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Delft</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Geen zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Wij spreken onze steun uit voor uw 'Ontwerpbegroting MRDH 2026' en uw 'Ontwerpbeleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025'.                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bedankt voor uw positieve reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Den Haag</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Krimpen aan den IJssel</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Geen zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Geen zienswijzen op begroting en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Onze gemeenteraad besloot tijdens de raadsvergadering op 26 juni 2025 om geen zienswijzen in te dienen op de ontwerpbegroting 2026 en de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Wij kunnen ons vinden in de financiële invulling van uw begroting aan de hand van de gezamenlijke opgaven en ambities uit de Strategische Agenda. Wij hebben geen technische opmerkingen op de begroting en de beleidsnota. De inhoudelijke verdiepingen bespreken we tijdens de trajecten van de mobiliteitsvisie en de visie op economisch vestigingsklimaat.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Bedankt voor uw positieve reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Lansingerland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Algemeen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Naar aanleiding van uw verzoek voor het indienen van een zienswijze op de beleidsnota, reserves, voorzieningen en fondsen (T25.03026), geven wij u hierbij onze zienswijze:<br>Voor het wijzigen van de aanwending van de bestemmingsreserves zien we graag een toevoeging waarin, vóór een besluit van het algemeen bestuur hierover, met de bredere vertegenwoordiging van de gemeenten (ambtelijk en via de adviescommissies) dit wordt afgestemd. De reserves zijn afkomstig uit de inwonersbijdragen en zijn onderdeel van de gemeentelijke begrotingen. Het is wenselijk voor de gemeenteraden en ambtelijke adviseurs om transparant te blijven over (soms forse) wijzigingen en afweging en advies te verzamelen. Tevens is ons verzoek om dit pas na voltooiing van de visie op het economisch vestigingsklimaat te doen, om zo een beter afgewogen besluit te kunnen nemen en in lijn hiermee te komen. In de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025 staat nu geen uitwerking van dit besluitvormingsproces. Wij zien dit graag toegevoegd. |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Vorming van de reserve, verdere toevoegingen daaraan en aanwendingen vinden steeds plaats nadat deze besluiten van het algemeen bestuur via het dagelijks bestuur, de ambtelijke overleggen en bestuurscommissies, met daarin de ambtelijke adviseurs en wethouders van de 21 gemeenten, zijn voorbereid. Mutaties kunnen onderdeel zijn van de begroting, begrotingswijzigingen en jaarrekening. Voor de begroting geldt een zienswijzeprocedure en daarmee ook advisering door de adviescommissies. Het staat de gemeenten vrij om voor de begrotingswijzigingen en jaarrekening intern binnen de gemeente af te stemmen voordat deze producten door de bestuurscommissies worden doorgeleid naar het dagelijks bestuur en voordat er besluitvorming plaatsvindt in het algemeen bestuur. Dezelfde procedures gelden voor mutatie van het doel van de bestemmingsreserves (is tot op heden nog niet voorgekomen) en het opheffen van reserves.                                                                                                                   |
| <b>Financiële bijdrage van gemeenten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| In de vorige zienswijze op de begroting 2025 van de MRDH hebben wij als gemeente aandacht gevraagd voor de financiële vooruitzichten van gemeenten. Hierbij hebben wij de MRDH verzocht om de beschikbare middelen voor 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



en verder nog efficiënter en effectiever in te zetten, te anticiperen op de ontwikkelingen, terughoudend te zijn in de uitgaven en slimme en effectieve beleidskeuzes te maken die recht doen aan de financiële vooruitzichten. Wat betreft de oproep tot bezuiniging zien wij dit terug in de begroting 2026, onder andere door de verlaging van de jaarlijkse inwonersbijdragen voor de opgave van het programma Economische Vestigingsklimaat. We danken de MRDH voor de invulling aan deze oproep.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Wij danken u voor deze positieve reactie.

#### **Leidschendam-Voorburg**

Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. De beleidsnota staat wel benoemd in de onderwerpregel, maar gaat hier in de brief verder niet op in.

#### **Maassluis**

##### **Geen zienswijze**

Dank u voor het toezenden van de beleidsnota "Reserves, voorzieningen en fondsen van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) 2025". Bij deze laten wij u weten geen zienswijze in te dienen op de nieuwe beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Bedankt voor uw positieve reactie.

#### **Midden-Delfland**

##### **Instemmende zienswijze**

Voor het indienen van een zienswijze heeft u de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 aangeboden. Deze beleidsnota is samen met de MRDH begroting 2026 behandeld in de gemeenteraad van 24 juni 2025.

Namens de gemeenteraad delen wij u mee dat besloten is een instemmende zienswijze af te geven. Dit besluit heeft betrekking op het actualiseren en vaststellen van de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 en het intrekken van de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2021.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Bedankt voor uw positieve reactie.

#### **Nissewaard**

##### **Geen zienswijze**

Wij zien ten aanzien van de concept-beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025 geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

Bedankt voor uw reactie.

#### **Pijnacker-Nootdorp**

##### **Aanwending bestemmingsreserves**

Wij ontvingen uw brief van 14 april 2025 waarin u ons uitnodigt onze zienswijze kenbaar te maken op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025.

Ten eerste hebben we een opmerking over het besluitvormingsproces. Voor aanwending van bestemmingsreserves is een besluit van het algemeen bestuur noodzakelijk. In de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025 staat nu geen uitwerking van dit besluitvormingsproces.

Bij wijziging in de aanwending van een bestemmingsreserve zien we graag de toevoeging in de beleidsnota dat alvorens het algemeen bestuur hierover besluit, afstemming plaatsvindt met de bredere vertegenwoordiging van gemeenten (ambtelijk en via de adviescommissies).

#### **Reactie algemeen bestuur**

Het klopt dat er een besluit van het algemeen bestuur noodzakelijk is voor de aanwending van de (bestemmings-) reserves. Dit besluitvormingsproces loopt via de begroting en eventuele begrotingswijzigingen en is verwoord in de beleidsnota op pagina 5:

#### *Aanwending*

Bij iedere bestemmingsreserve wordt aangegeven onder welke voorwaarden aanwending is toegestaan. Bij de begroting wordt door het algemeen bestuur vastgesteld voor welk bedrag er onttrokken mag worden aan de reserves. Dit bedrag wordt geraamd in de programmabegroting (exploitatie). Daarmee ligt de verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijk besteden bij het algemeen bestuur.

Vorming van de reserve, verdere toevoegingen daaraan en aanwendungen vinden steeds plaats nadat deze besluiten van het algemeen bestuur via het dagelijks bestuur, de ambtelijke overleggen en bestuurscommissies, met daarin de ambtelijke adviseurs en wethouders van de 21 gemeenten, zijn voorbereid. Mutaties kunnen onderdeel zijn van de begroting, begrotingswijzigingen en jaarrekening. Voor de begroting geldt een zienswijzeprocedure en daarmee ook advisering door de adviescommissies. Het staat de gemeenten vrij om voor de begrotingswijzigingen en jaarrekening intern binnen de gemeente af te stemmen voordat deze producten door de bestuurscommissies worden doorgeleid naar het dagelijks bestuur en voordat er besluitvorming plaatsvindt in het algemeen bestuur. Dezelfde procedures gelden voor mutatie van het doel van de bestemmingsreserves (is tot op heden nog niet voorgekomen) en het opheffen van reserves.

#### **Risicoreserve financieringen**

Ten tweede een opmerking over de noodzaak voor het aanhouden eigen vermogen. De MRDH heeft een relatief hoog eigen vermogen (begroot op € 45 miljoen). Eigen vermogen heeft met name een functie als weerstandscapaciteit om risico's het hoofd te kunnen bieden. Bij een gemeenschappelijke regeling vormen de deelnemers de financiële buffer en is fysiek eigen vermogen binnen de GR daarmee minder of niet noodzakelijk. De grootste reserve is de bestemmingsreserve "Risicoreserve financieringen", begroot op € 40 mln. Deze bestemmingsreserve heeft geen specifiek bestemmingsdoel, zoals bedoeld bij bestemmingsreserves, maar dient om eventuele risico's op te vangen. Wij stellen voor om de bestemmingsreserve "Risicoreserve financieringen" (geleidelijk) in te zetten voor de taken, en te steunen op de weerstandscapaciteit van de deelnemers.

Met in achtneming van bovenstaande twee aandachtspunten kunnen wij instemmen met de ontwerpbeleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.

#### **Reactie algemeen bestuur**

In uw zienswijze op de ontwerpbegroting MRDH 2026 heeft u een reactie gegeven die soortgelijk is aan wat u hier schrijft. Voor het volledige antwoord, verwijzen wij u graag door naar de Nota van Beantwoording van de ontwerpbegroting MRDH 2026. Kort samengevat is de strekking hiervan:

- Het verlagen van het weerstandsvermogen binnen de MRDH betekent dat de 21 gemeenten hun eigen weerstandsvermogen zouden moeten verhogen. Dit zou hen blootstellen aan risico's die zij zelf niet actief kunnen beheren. Het algemeen bestuur verwacht daarom dat een voorstel waarbij niet de MRDH, maar de gemeenten zelf zorgdragen voor het weerstandsvermogen, niet op instemming van de gemeenten zal kunnen rekenen.
- Met het aanhouden van een weerstandsratio van 1 voldoen we aan de eisen die zijn opgenomen in de kaderbrief begroting, die we mede namens uw gemeente hebben ontvangen.

#### **Ridderkerk**

##### **Geen zienswijze**

Deze nota heeft geen beleidsmatige wijzigingen in zich en geeft ons geen reden voor het maken van een zienswijze. Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.

##### **Reactie algemeen bestuur**

Bedankt voor uw positieve reactie.

#### **Rijswijk**

##### **Instemmende zienswijze**

We hebben kennis genomen van de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen en stemmen in met de inhoud.

##### **Reactie algemeen bestuur**

Bedankt voor uw reactie.

#### **Rotterdam**

Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.

#### **Schiedam**

Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. De beleidsnota staat wel benoemd in de onderwerpregel en in de brief n.a.v. de ontwerpbegroting 2026, maar er wordt hier verder niet op ingegaan op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.

#### **Vlaardingen**

##### **Geen zienswijze**

Tegelijkertijd nodigt u ons ook uit tot het kenbaar maken van een zienswijze op de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Deze nota geeft ons geen aanleiding tot maken van opmerkingen of nadere overwegingen.

##### **Reactie algemeen bestuur**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bedankt voor uw reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Voorne aan Zee</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Wassenaar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Instemmende zienswijze</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p>Met uw brief d.d. 14 april 2025 nodigt uw bestuur ons uit om onze zienswijze naar voren te brengen over de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025. Hierbij ontvangt u onze reactie.</p> <p>De gemeente Wassenaar kan instemmen met de ontwerpbeleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2025. Deze wordt, conform de Financiële Verordening van de MRDH, ten minste eens per vier jaar vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Met het vaststellen van deze beleidsnota ontstaat er een eenduidig en actueel beleidskader voor reserves, voorzieningen en fondsen. De actualisatie bevat geen beleidsmatige wijzigingen en heeft geen financiële gevolgen. Wel draagt de actualisatie bij aan de uitvoering van de afspraken zoals vastgelegd in zowel de Gemeenschappelijke Regeling MRDH 2014 als de Financiële Verordening MRDH 2015.</p> <p>Tegelijkertijd vragen wij om blijvende aandacht voor de financiële uitdagingen die zich vanaf 2026 aandienen. In dat kader roept zij het bestuur op om te blijven streven naar een evenwichtige bijdrage van de MRDH aan de toekomstige situatie van de MRDH-gemeenten.</p> <p>De raad van de gemeente Wassenaar kan instemmen met de ontwerpbeleidsnota. Daarbij spreekt de gemeente de verwachting uit dat structureel rekening wordt gehouden met de financiële posities van de MRDH-gemeenten.</p> |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Bedankt voor uw positieve reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Westland</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Noot MRDH: We hebben geen zienswijze ontvangen op de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen, maar de gemeenteraad van Westland heeft besloten geen zienswijze op de beleidsnota in te dienen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Zoetermeer</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Geen aandachtspunten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Met uw brief van 14 april 2025 nodigt u onze raad uit om een zienswijze in te dienen op de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2025 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).</p> <p>Graag willen we u danken voor het zorgvuldig samenstellen van de Beleidsnota en het betrekken van Adviescommissie, bestuurders en ambtenaren hierbij. Wij hebben geen aandachtspunten die we mee willen geven in deze zienswijze.</p> <p>Tevens danken wij u voor de geboden gelegenheid om een zienswijze in te dienen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Reactie algemeen bestuur</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Bedankt voor uw positieve reactie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |