



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2^e Bestuurs- rapportage 2025



Inhoud

1. Inleiding 3

2. Samenvatting begrotingswijziging 4

- 2.1 Programmabegroting 2025 4
- 2.2 Programmabegroting 2025 per taakveld 6

3. Programma's 7

- 3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 7
- 3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 28
- 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 41

4. Overhead 49

- 4.1 Overhead 49

5. Paragrafen 51

- 5.1 Financiering 51
- 5.2 Weerstandsvermogen en risico's 52
- 5.3 Bedrijfsvoering 53

6. Besluit 58

Bijlagen 60

- Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen 60
- Bijlage 2 – Overzicht incidentele baten en lasten 61

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 2^e Bestuursrapportage 2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2025 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 11 juli 2025 vastgestelde eerste gewijzigde Begroting 2025. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2025 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 2^e begrotingswijziging 2025 aan. In hoofdstuk 3 presenteren we op programmaniveau de financiële afwijkingen. Over de beleidsmatige afwijkingen rapporteren wij in dit hoofdstuk via kleuren. Blauw (vierkantje) betekent “Project loopt volgens begroting” en oranje (rondje) “Project loopt niet volgens begroting”. Mocht een activiteit niet volgens planning verlopen, dan is dit toegelicht. In hoofdstuk 4 lichten we de afwijkingen op het gebied van Overhead toe. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 bevat het besluit tot vaststelling. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen en in bijlage 2 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

2. Samenvatting begrotingswijziging

2.1 Programmabegroting 2025

	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs- rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2025-2
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	652.408.301	599.561.893	-52.846.408
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	171.080.380	121.206.196	-49.874.184
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.953.148	6.295.106	341.958
Overhead	8.303.305	8.062.935	-240.370
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	837.745.134	735.126.130	-102.619.004
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	656.408.301	603.561.893	-52.846.408
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	171.080.380	121.206.196	-49.874.184
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.953.148	6.002.196	49.048
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	8.303.305	8.062.935	-240.370
Totaal	841.745.134	738.833.220	-102.911.914
Saldo van baten en lasten	4.000.000	3.707.090	-292.910
Toevoeging aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0
Onttrekking aan reserves	0	292.910	292.910
Resultaat	0	0	0

(euro's)

Programma totaal

Het begrotingstotaal (lasten) daalt met € 102,6 miljoen: van € 837,7 miljoen naar € 735,1 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (daling van € 52,8 miljoen) heeft voor een groot gedeelte te maken een verwachte daling in de bestedingen aan de RET Railconcessie. Dit komt door een verwachte onderbesteding op vervangings- en groot onderhoud en sociale veiligheid als gevolg van een tekort aan personeel en het doorschuiven van budget dat beschikbaar is voor de metro-werkplaats Waalhaven. Daarnaast schuiven de reserveringen voor de Bikker-middelen door naar latere jaren, omdat er dit jaar geen aanspraak op wordt gemaakt.

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is er daarnaast sprake van een daling van het budget Beleid en programmering verkeer met € 0,7 miljoen op basis van de huidige inschattingen voor nog uit te besteden werkzaamheden in 2025.

Bij het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (daling van € 49,9 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten en samenwerkingsprogramma's verkeer en openbaar vervoer (per saldo € 37,8 miljoen daling).

Voor de projectkosten Verkeer gaat het om een daling van € 19,2 miljoen. Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door het doorschuiven van de budgetten voor programma's en grote projecten (€ 9,2 miljoen), met name achterblijvende subsidieaanvragen en achterblijvende projectvoortgang binnen de

samenwerkingsprogramma's No Regret maatregelen Central Innovation District (CID)-Binckhorst en Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor dit laatste programma geldt dat er nog meerdere openstellingsperioden volgen.

Voor wat betreft het programma Kleine projecten, onderdeel Verkeer, wordt de begrotingsjaarschijf 2025 verlaagd met € 10,0 miljoen. Dit heeft voor een deel te maken met achterblijvende subsidieaanvragen en voor een deel met planningsoptimisme bij de subsidieaanvragers waardoor bestedingen naar achter schuiven in de tijd (van 2025 naar 2026).

Voor de projectkosten Openbaar vervoer gaat het om een daling van € 30,6 miljoen. De daling wordt vooral veroorzaakt door het doorschuiven van budgetten voor programma's en grote projecten (€ 28,6 miljoen). De verschuiving komt door vertraging in de uitvoering of het later starten van de projecten en programma's, waarbij het vinden van en beschikbaar hebben van het benodigde personeel vaak een knelpunt is. Verder worden er naar verwachting minder subsidies aangevraagd in het kader van het programma kleine projecten (€ 2,0 miljoen).

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 0,3 miljoen. Dit betreft voor een deel het ter begroting brengen van vrije ruimte binnen de Egalisatiereserve omdat er in een aantal projecten die dit jaar zijn afgerond minder kosten zijn gemaakt. Dit budget kan zo in 2025 opnieuw worden ingezet voor projecten en opdrachten die bijdragen aan de opdrachten van de strategische agenda. Ook wordt een deel van het budget voor de Versnellingsaanpak, waarover het algemeen bestuur op 11 juli 2025 een besluit nam, ter begroting gebracht.

De Overhead daalt met € 0,2 miljoen. Deze daling is het gevolg van het verlagen van de materiële overhead en de verwerking van het cao-akkoord in de salarislasten. Bij het opstellen van de begroting 2025 is gerekend met een hogere indexatie over het volledige jaar dan de indexatie zoals vastgelegd in het uiteindelijke cao-akkoord.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2025 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5 (Paragrafen) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten tweede begrotingswijziging 2025

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,3 miljoen. Er vindt een onttrekking plaats aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat voor € 0,3 miljoen. Uiteindelijk komt de begroting precies in evenwicht uit: er is geen overschot, maar ook geen tekort.

2.2 Programmabegroting 2025 per taakveld

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

	(euro's)		
	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs- rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2025-2
<i>Lasten per taakveld</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	75.574.566	55.597.467	-19.977.099
2.5 Openbaar vervoer	727.067.695	647.564.129	-79.503.566
0.5 Treasury	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
3.1 Economisch Ontwikkeling	5.953.148	6.295.106	341.958
0.4 Overhead	8.303.305	8.062.935	-240.370
0.9 Vennootschapsbelasting (Vpb)	400	400	0
Totaal	837.745.134	735.126.130	-102.619.004
<i>Baten per taakveld</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	171.080.380	151.103.281	-19.977.099
2.5 Openbaar vervoer	628.118.558	548.645.447	-79.473.111
0.5 Treasury	28.289.743	25.019.361	-3.270.382
3.1 Economisch ontwikkeling	5.953.148	6.002.196	49.048
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	8.303.305	8.062.935	-240.370
Totaal	841.745.134	738.833.220	-102.911.914
Saldo van baten en lasten (0.11)	4.000.000	3.707.090	-292.910
0.10 Toevoeging aan reserves	-4.000.000	-4.000.000	0
0.10 Onttrekking aan reserves	0	292.910	292.910
Resultaat	0	0	0

Het overzicht van baten en lasten per taakveld is gelijk aan de staat van baten en lasten, zoals deze is opgenomen in de jaarrekening. Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld, zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en 2.2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat.

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

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

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

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

3. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2025 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio september 2025.

Over het gebruik van de kleuren:

■ project loopt volgens begroting ● project loopt niet volgens begroting

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2025 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de op 11 juli 2025 vastgestelde Begroting 2025 na 1^e wijziging, is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor dit programma gaat het 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 iedere opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven.

Deze resultaten geven antwoord op de vraag wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. De activiteiten geven dus aan wat we gaan doen om de resultaten te bereiken.

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

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

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan en prettig van huis naar werk reizen of ergens recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio op duurzame wijze te faciliteren. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties, het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behouden van de leefbaarheid en open ruimte. Ook is het belangrijk dat de metropoolregio Rotterdam Den Haag verbonden is en blijft met de omliggende regio's en gemeenten. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen in het mobiliteitssysteem op de (middel)lange termijn en te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Mobiliteitsvisie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De MRDH werkt aan een nieuwe mobiliteitsvisie. Het gaat daarbij om een door de 21 gemeenten gedragen en onderschreven mobiliteitsvisie (gericht op 2050), als basis voor het uitwerken van concrete activiteiten voor de komende vijf tot tien jaar. De mobiliteitsvisie bevat drie elementen:

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

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 (middel) lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de groeiende regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Toewerken naar 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.
- Continuering van de verkenningen rond 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, om tot een gedeeld toekomstperspectief te komen voor investeringen in het mobiliteitsnetwerknwerk.
- Uitwerking van de regionale mobiliteitsvisie naar regionale projecten, programma's en concessies.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Bereikbaarheid CID-Binckhorst: we werken samen met het Rijk, de betrokken gemeenten en de provincie aan de planuitwerking die in 2024 is gestart. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit.	■	
Stadsbrug, HOV en station Stadionpark Rotterdam: het voorkeursontwerp wordt verder uitgewerkt. Dit moet leiden tot een definitief ontwerp, planning en exploitatievoorstel in het BO-MIRT van 2027.	■	
We continueren de verkenning van knooppunt Beurs en de verkenning naar een nieuw spoorbeveiligingssysteem van de RandstadRail en E-Lijn, met als doel te komen tot een afweging over maatregelen die bijdragen aan zowel de verbetering en groei van het ov, als het ondersteunen van gebiedsontwikkeling en verstedelijking.	■	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Algeracorridor: de infrastructurele maatregelen voor de verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor worden aanbesteed.	●	In februari 2025 hebben we samen met provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten de bestuursovereenkomst ondertekend voor de planuitwerkingsfase van de Algeracorridor. Hiermee hebben we ook de definitieve scope van het project vastgesteld en hebben we samen met de andere partijen besloten om de langzaam verkeerverbinding, die nog wel in de begroting is opgenomen, te laten vervallen. Het budget is bijgesteld naar € 45,5 miljoen, waarvan € 8,7 miljoen door de MRDH gesubsidieerd wordt. Het uitwerken van de maatregelen is aanbesteed door gemeente Capelle aan den IJssel. Aanbesteding van de uitvoering van de maatregelen volgt pas in 2027. De MRDH verleent subsidie voor dit project.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: met actieve lobby richting het Rijk zetten we in op voldoende financiële middelen, zodat afspraken over de N57 worden uitgevoerd. Daarnaast voeren we samen met andere partners een studie uit naar de invulling van de fietsverbinding langs de Hartelweg. Ook voeren we samen met de andere partners een voortgangsmonitor uit, waarin de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren.	■	
Gebiedsuitwerking Westland: in 2024 werken we samen met gemeente Westland, gemeente Den Haag en de provincie Zuid-Holland een maatregelenpakket uit. In 2025 nemen we hier een besluit over.	■	
Leiden-Zoetermeer Bus Rapid Transit: we ronden de verkenningsfase af en nemen een besluit over een voorkeursvariant. Vervolgens werken we in 2025 aan het definitief ontwerp.	●	In 2025 hebben we nog niet gewerkt aan een definitief ontwerp met de gemeente Zoetermeer en de provincie Zuid-Holland. Voordat we kunnen besluiten over een eventuele verlenging van Leiden-Zoetermeer tot aan station Lansingerland gaan we eerst vanuit sociaaleconomisch perspectief kijken naar het bestaande mobiliteitsaanbod, en wat er nodig is aan aanbod.
MIRT-verkenning Oude Lijn: de kansrijke alternatieven voor de viersporigheid en de nieuwe stations Kethel, Rijswijk Buiten en Rotterdam Van Nelle worden onderzocht, en dit leidt tot één voorkeursalternatief. In het BO MIRT, in het najaar van 2025, nemen we een besluit over dit voorkeursalternatief. De knopen Schiedam-Centrum en Laan van NOI volgen een vergelijkbaar proces.	■	
Vaststellen van de multimodale adaptieve ontwikkelstrategie voor wegen, ov en fiets door Rijk en regionale partijen, inclusief een uitvoeringsagenda voor de Zuidelijke Randstad. De uitvoeringsagenda bestaat uit infrastructurele ingrepen en bereikbaarheidsbeleid.	●	Na eerdere afronding van fase 1, is fase 2 van de ontwikkeling van de multimodale adaptieve ontwikkelstrategie vertraagd. De (door de aanvraag voor gelden in het kader van Woningbouw en Mobiliteit 2025 ingegeven) focus binnen MoVe lag in 2025 op het waarmaken van bestaande projectafspraken.
Mobiliteitsvisie. Hoe ziet de mobiliteit in de MRDH in 2050 eruit? En wat is daar dan de komende vijf tot tien jaar voor nodig? Als uitwerking van de Strategische Agenda is in 2024 de Mobiliteitsvisie opgesteld. In 2025 vindt besluitvorming plaats en bepalen we welke programma's en projecten nodig zijn voor de uitvoering. De Mobiliteitsvisie krijgt daarnaast in 2025 waar mogelijk zijn doorwerking naar de ov-concessies.	●	De concept-ontwerp mobiliteitsvisie is gereed en heeft van 15 september t/m 3 november ter inzage gelegen bij de 21 gemeenteraden. Na verwerking van de zienswijzen stelt het algemeen bestuur de mobiliteitsvisie begin februari 2026 vast.

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.
- Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij ov-knooppunten).

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We ondersteunen gemeenten bij studies en de uitwerking van projecten uit de Regionale Fietsagenda. Ook helpen we bij de financiering van deze fietsprojecten, zodat we tot uitvoering kunnen overgegaan.	●	We hebben geen Regionale Fietsagenda opgesteld omdat: • we constateren dat er vooralsnog geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar komen voor de uitvoering van fietsmaatregelen; • het opstellen van een Regionale Fietsagenda, naast het bestaand regionaal fietsbeleid, geen toegevoegde waarde heeft. Wel ondersteunen we gemeenten bij de uitwerking van de Metropolitane fietsroutes (MFR) en kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor fietsroutes uit het regionaal basisnet fiets. Dit jaar zijn er al een aantal subsidies verleend voor de verbetering van fietspaden op het basisnet.
We geven advies aan wegbeheerders waar het regionale fietsnetwerk uitgebreid kan worden. Daarnaast geven we advies waar het fietsparkeren bij ov-haltes kan worden verbeterd.	■	
We lobbyen voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk en fietsparkeren vanuit het Rijk en vanuit Europese fondsen.	■	

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

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 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We stimuleren gemeenten en recreatieschappen actief om de projecten uit te voeren waarmee de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden wordt verbeterd.	●	Uitsluitend op verzoek van gemeenten, provincie en/of natuur- beherende organisaties zal de MRDH ingezet worden als kennismakelaar of subsidieverlener bij de verbetering van de bereikbaarheid van specifieke recreatie- en/of natuurgebieden van regionaal belang.
Implementeren van 'Groene ov-Haltes' waarbij (betere) fietsvoorzieningen bij ov-haltes komen of de routes naar groengebieden vanaf de halte verbeteren. Partners zorgen dat duidelijk wordt in het uiterlijk of voorzieningen bij de halte dat deze nabij een groengebied ligt. Geschikte locaties voor groene haltes worden gekozen aan de hand van nabijheid van groen en recreatie- en natuurgebieden (max. 20 minuten wandelen), de aanwezigheid van een wandelknooppuntenkaart en de geschiktheid van de halte zelf. De vier haltes waar in 2024 een pilot zal plaatsvinden zijn: metrohalte Romeynshof, metrohalte Rhooon, metrohalte Rodenrijs en bushalte Begraafplaats Holy. Bevindingen uit de pilot worden in 2025 meegenomen in opschaling bij implementatie.	■	

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Benutten kansen rondom de locaties van de Verstedelijkingsalliantie en overige belangrijke gebiedsontwikkelingen.
- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.
- Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Samen met de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis (samenwerkingsverband Hoekse Lijn) werken we aan gemeente-overstijgende vraagstukken voor mobiliteit in relatie tot wonen en werken. We adviseren gemeenten daarbij over het optimaal benutten van de nieuwe stations aan de Hoekse Lijn voor het duurzaam ontsluiten van de woningbouwopgave.		
We geven mede richting aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening, duurzame bereikbaarheid en nabijheid. We nemen deel aan diverse regionale ruimtelijke trajecten en landelijke overleggen, zoals het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving.		

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten in op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit: lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit. Dit omdat deze vormen de bereikbaarheid helpen verbeteren, minder ruimte innemen dan individuele automobility, toegankelijk en betaalbaar zijn, de gezondheid bevorderen en minder emissies uitstoten. Hiermee benutten we de bestaande infrastructuur beter, bieden we mensen meer kansen om maatschappelijk mee te doen, ondersteunen we de mobiliteitstransitie die in verschillende (stedelijke) gebieden van de regio is ingezet en dragen we bij aan de klimaatopgave. Daarbij verschilt de aanpak per gebiedstype omdat de mogelijkheden en behoeften in het (hoog) stedelijke gebied anders zijn dan in het meer landelijke gebied. Naast fysieke ingrepen maakt mobiliteitsmanagement het mogelijk om lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit te stimuleren en spreiding van mobiliteit over de dag/week aan te moedigen. We stimuleren het toepassen van Mobility as a Service (MaaS), innovaties en nieuwe technologieën om de gewenste mobiliteitstransitie te bereiken. Efficiënt omgaan met de ruimte voor verkeer zorgt er in steden en dorpen voor dat er meer ruimte is voor het inrichten van een prettige leefomgeving. En dat is noodzakelijk gelet op de verwachte groei van inwoners in de komende 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 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.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Alle maatwerkafspraken voor complexe schakels binnen vastgestelde routes ronden we af. Dit betreft delen van de route die om specifieke afspraken vragen, omdat er een afhankelijkheid met een gebiedsontwikkeling is. Of omdat toestemming van derden nodig is, waardoor meer tijd nodig is om tot uitvoering te komen.	●	MFR Zoetermeer-Rotterdam: het maken van een maatwerkafpraak voor de Hellingbaan ter hoogte van station Lansingerland/Zoetermeer is op verzoek van wegbeheerders tot nader order getemporiseerd.
We ondersteunen wegbeheerders van routes bij het aanvragen van bewegwijzering bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst die de bewegwijzering landelijk beheert.	■	
We stellen de beleidsuitwerking regionale fietsstimulering vast en ondersteunen de gemeenten met kennisdeling bij het uitvoeren van regionale activiteiten fietsstimulering.	■	

Smart Mobility, MaaS en programma AVL

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.
- Circa zes projecten per jaar voor het testen en uitproberen van nieuwe innovaties en van nieuwe technologieën die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We identificeren kansen voor innovatie en nemen initiatief om deze kansen te verzilveren.	■	
We organiseren cofinanciering voor maatregelen die voortkomen uit het Rijksprogramma Smart Mobility.	■	
We adviseren actief bij de lopende AVL-projekten (Automatisch Vervoer Last Mile) Martha Rotterdam The Hague Airport en Capelle Rivium.	■	
We organiseren bijeenkomsten voor bestuurders en ambtenaren ter inspiratie voor nieuwe initiatieven en kansen.	■	
We monitoren structureel de kwaliteit van de data en adviseren gemeenten over de door Rijk en regio afgesproken digitaliseringsopgave.	■	
We ronden de pilot iVRI-communicatie en tram 1 in Delft af.	■	
We verkennen het project 'Verbonden fietsen' met fietsprioriteit bij verkeerslichten op fietsroutes.	■	

Programma Duurzame Mobiliteit

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In 2025 laten we veertig nieuwe emissievrije bussen instromen in de regio. Daarmee is in 2025 40% van de busvloot emissievrij.	■	
We maken een nieuwe effectbepaling voor duurzame mobiliteit, zodat we jaarlijks kunnen monitoren in hoeverre we als regio bijdragen aan de Europese en Nationale doelstelling 55% CO ₂ -reductie in 2030.	■	
We geven invulling aan de acties die voortkomen uit de in 2024 vastgestelde agenda voor deelmobiliteit, zero-emissiezones en werkgebonden mobiliteit in de metropoolregio.	■	
We onderhouden en actualiseren ons digitaal platform voor duurzame mobiliteitsoplossingen, zodat gemeenten en andere partners snel toegang hebben tot actuele oplossingen voor de verduurzaming van mobiliteit.	■	
We organiseren kennissessies over laadinfrastructuur, innovaties in mobiliteit en duurzame brandstoffen.	■	

Deelmobiliteit in de regio

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- De mobiliteitsvisie geeft de positie van deelmobiliteit weer in het multimodale regionale vervoerssysteem van de MRDH.
- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit om te kunnen inspelen op de kansen van deelmobiliteit bij het behalen van de doelen van gemeenten en de Strategische Agenda, en hinder van deelmobiliteit collectief gezamenlijk aan te pakken. De MRDH-uitvoeringsorganisatie heeft zelf maar beperkte mogelijkheden om hierop te acteren, de individuele gemeenten daarentegen wel. Kennisontwikkeling kan leiden tot een voorstel om beleid en maatregelen in elk van de MRDH-gemeente uniform in te zetten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We monitoren het ecosysteem voor deelmobiliteit (aanbod en gebruik).	■	
Uit de regionale Mobiliteitsvisie komen kansen voor deelmobiliteit in regionaal verband naar voren. We gaan gezamenlijk met gemeenten en aanbieders deze kansen vormgeven. De projecten, taken en rollen van de verschillende actoren worden uitgewerkt in een plan van aanpak. We monitoren de voortgang van eenieders inzet.	■	
We nemen actief deel aan het landelijk programma deelmobiliteit 'Natuurlijk! Deelmobiliteit'. Succesprojecten vertalen we door naar onze regio.	■	
De kennis die we opdoen delen we met de 21 gemeenten. Hiervoor organiseren we regionale overleggen met de thema's deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	■	
We vullen de Nationale Kennisbank Deelmobiliteit en brengen het onder de aandacht van de gemeenten.	■	

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We geven Zuid-Holland Bereikbaar de opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren, door onder meer bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. Afspraken hierover leggen we samen met de andere samenwerkingspartners en Zuid-Holland Bereikbaar vast in het jaarplan 2025 van Zuid-Holland Bereikbaar.	■	
We nemen actief deel aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek en de gebiedstafels. In de gebiedstafels 'Zuidhollandse Eilanden en havengebied', 'Haaglanden inclusief Westland' en 'Rotterdam en omgeving' bepalen we gezamenlijk met gebiedspartijen welke activiteiten uit de gebiedsgerichte aanpakken we in 2025 willen uitvoeren.	■	

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

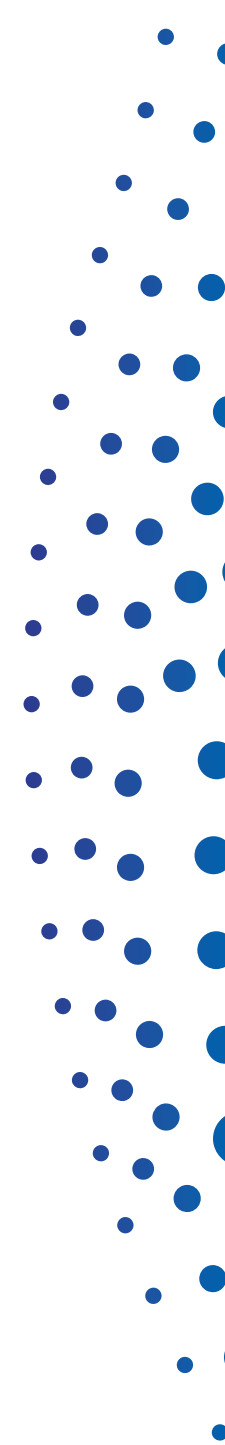
- Een verbeterd ov-systeem, zodat het voor de reiziger makkelijker en aantrekkelijker wordt om het ov te gebruiken, en een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We werken aan een nieuwe railconcessie voor de RET. In lijn met de besluiten over borging toekomstbestendig ov in de hele regio wordt deze concessie, eerder dan oorspronkelijk gepland, vernieuwd en gaat deze in per 2027. Deze railconcessie geeft mede invulling aan de ambities en uitgangspunten van de in 2024 opgestelde Mobiliteitsvisie. Op deze wijze werken we aan een eenduidige wijze van contracteren in de hele regio en aan het versterken van de samenwerking tussen HTM en RET.	■	
In 2025 werken we in de regio Rotterdam aan een vernieuwd busnet, met onder meer combinaties met maatwerkvervoer, een betere toegankelijkheid en een integratie met het stedelijk 30 km/uur regime.	●	De planning van het plan busnet regio Rotterdam is bijgesteld. In het proces vervult de samenwerking met de gemeenten en het omgevingsmanagement een centrale rol. Vaststelling van het uiteindelijke plan voorzien wij einde 2026 in de nieuwe bestuursperiode.
We onderzoeken de mogelijkheden voor de combinatie van openbaar vervoer met maatwerkvervoer. Daarna volgt/volgen een of meerdere pilot(s).	■	
Sinds 2024 zijn we weer gestart met het proces van de vervoerplannen van de vervoerders en het betrekken van bewoners. Dit zetten we door in 2025. De uitwerking van vastgestelde ov-plannen, zoals het Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam, verloopt mede via het vervoerplan.	■	
We sturen op concessieafspraken om de kwaliteit voor de reiziger te garanderen en verbeteringen in de concessies te stimuleren.	■	

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 is en blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De komende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd in het kader van beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele (forse) hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar 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, risicogedragingen en risicogroepen in het verkeer. Vanuit dit beeld is duidelijk waarop de komende jaren wordt ingezet. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen voor gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen. De MRDH is gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en de inzet van (financiële) middelen binnen nationale kaders.

Welke resultaten willen we bereiken?

- 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 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We voeren het programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025 en we actualiseren het programma.	■	
Samen met de gemeenten actualiseren we de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.	●	De Regionale Uitvoeringsagenda loopt tot en met 2028 en hoeft momenteel niet geactualiseerd te worden.
We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffers. Deze ontwikkeling wordt gebruikt om de risicoanalyse te actualiseren en zo nodig nieuwe doelgroepen te benoemen of nieuwe gedragsmaatregelen te ontwikkelen.	■	
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. Daarnaast kan de MRDH adviseren over het verbeteren van de samenwerking tussen gemeenten en politie.	■	
We ontwikkelen samen met de gemeenten voorlichtingscampagnes gericht op de risicogroepen: • scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar); • scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar); • jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar); • onervaren bestuurders (18-24 jaar); • kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar).	■	
Door kennisdeling in het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg, subsidies en via de maandelijkse nieuwsbrief Verkeersveiligheid stimuleren we gemeenten om deze voorlichtingscampagnes uit te voeren.	■	

Autonetwerk en verkeersmanagement

Met oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk 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 (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. De MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met 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 wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en organiseren we afstemming rond de multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We voeren een knelpuntenanalyse uit qua betrouwbaarheid en reistijd van het metropolitaan wegennet over het jaar 2024.	■	
We stellen samen met de wegbeheerders maatregelen en vervolgonderzoeken vast ter 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.	■	
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, zodanig dat het verkeer en vervoermodel actueel en beschikbaar is om te gebruiken door de gemeenten en de werkorganisatie.	■	

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Met gemeenten en vervoerders maken we afspraken voor het verbeteren van bovengenoemde ov-knooppunten, daar waar het gaat over toegankelijkheid, verblijfskwaliteit en multimodale bereikbaarheid.	■	

Ov-concessies, onderdeel assets

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

openbaar vervoer 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 in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Welke resultaten willen we bereiken?

- We geven in de komende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal openbaar vervoer.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram, zodat het openbaar vervoer de komende jaren verder kan groeien.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We toetsen de strategische beheer- en jaarplannen van de beheerders.	■	
We werken aan veilige, betaalbare en beschikbare railassets.	■	
In 2025 zijn we gesprekspartner voor lokaal spoorgemeenten om de veiligheidskaders zo soepel mogelijk in gemeentelijke plannen te effectueren, om in onze groeiende regio ons railvervoerssysteem zo veilig mogelijk te houden.	■	
We bepalen, daar waar de beheergrenzen onduidelijk zijn, samen met de gemeenten de grens tussen de fysieke ruimte waar de MRDH c.q. vervoerders verantwoordelijk voor is/ zijn en de ruimte waar de gemeente voor verantwoordelijk is.	■	
De verbouwde remise Harstenhoekplein wordt in 2025 door de HTM in gebruik genomen.	■	
We stellen de verkenning vervanging spoorbeveiliging RandstadRail/E-lijn vast (zie ook opdracht 1), inclusief de relatie met de railinfrastructuur van de Zoetermeerse Krakeling (lijn 3).	●	We behandelden in de bestuurscommissie Vervoerautoriteit de tussenstand van de verkenning vervanging spoorbeveiliging RandstadRail/E-lijn. Besluitvorming over de afronding van de verkenning verwachten wij 1 ^e helft 2026. In de verkenning leggen wij onder meer de relatie met de Zoetermeerse Krakeling.
We stellen de verkenning metrowerkplaats Waalhaven-zuid vast.	■	
We coördineren de activiteiten van HTM en de gemeente Den Haag voor de planologische procedures, gericht op de realisatie van remise Guldenpad (voorheen GAVI-terrein Den Haag).	●	De verplichte MER-onderzoeken ten behoeve van de planologische procedure zijn afgerond. Met de gemeente Den Haag zijn afspraken gemaakt over het volgen van een verkorte MER-procedure.
We nemen een definitief besluit over de aankoop en vervanging van (nieuwe) metrovoertuigen van RET.	■	

3.1.2 Financiële afwijkingen

	(euro's)		
Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	8.393.658	7.680.045	-713.613
Openbaar vervoer	4.586.868	4.586.868	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	13.880.526	13.166.913	-713.613
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	579.703.464	558.339.242	-21.364.222
Overig	34.173.992	6.751.252	-27.422.740
Subtotaal Exploitatie OV	613.877.456	565.090.494	-48.786.962
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.803.899	3.697.993	-105.906
Subtotaal Apparaatslasten	3.803.899	3.697.993	-105.906
<i>Financiering</i>			
Rente	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
Subtotaal Financiering	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
<i>Vennootschapsbelasting</i>			
Heffing vennootschapsbelasting	400	400	0
Subtotaal Vennootschapsbelasting	400	400	0
Totaal lasten	652.408.301	599.561.893	-52.846.408

	(euro's)		
Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	609.241.306	559.611.280	-49.630.026
Rente	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
Marktconformiteitsopslag	7.443.723	7.413.268	-30.455
Overige inkomsten	18.877.252	18.931.252	54.000
Totaal baten	656.408.301	603.561.893	-52.846.408
Saldo van baten en lasten	4.000.000	4.000.000	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-4.000.000	-4.000.000	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer

De begroting wordt verlaagd met € 0,7 miljoen op basis van de huidige inschattingen voor nog uit te besteden werkzaamheden in 2025.

Openbaar vervoer

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Subsidie CROW-KpVV

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Binnen de exploitatie begroting van het openbaar vervoer zijn in 2024 besluiten genomen over de inzet van een deel van de Bikker-middelen, die bepalend zijn voor de lasten in het financiële kader van 2025 voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. Dit betreft het instandhouding gedeelte dat wel als lasten was geraamd, maar nog niet was toegewezen aan specifieke concessies of onderwerpen. Omdat dit eind 2024 wel is gebeurd, leidt dit tot verschuivingen in 2025.

Concessies

De verlaging van de lasten met € 21,4 miljoen is het resultaat van de volgende gebeurtenissen:

(euro's)	
Onderwerp	Mutatie lasten
Op basis van de tweede kwartaalrapportage van de RET over exploitatie en assets worden de verwachte bestedingen voor 2025 naar beneden bijgesteld. De bijstelling komt door de verwachte onderbesteding op vervangings- en groot onderhoud en sociale veiligheid als gevolg van een tekort aan personeel. Als gevolg van het tekort zullen budgetten niet volledig worden uitgeput.	- 11,6 miljoen
Naar aanleiding van het besluit in februari 2025 over het starten van de planstudie naar de metrowerkplaats Waalhaven als onderdeel het programma metronet is er € 10 miljoen geserveerd voor 2025. Hier zal in 2025 geen aanspraak op worden gemaakt, omdat o.b.v. de besluitvorming van juli 2025 eerst wordt gewerkt aan de opstelsporen. In juli 2025 heeft de BcVa ook besloten over het aantal aan te schaffen nieuwe metrovoertuigen, waarvoor naar verwachting € 2,2 miljoen aan voorbereidingskosten nodig zijn in 2025. Bij het opstellen van de eerste begrotingswijziging 2025 was hier nog niet in voorzien.	- 7,8 miljoen
Vanuit OV en Corona is een pakket stimuleringsmaatregelen voor het OV opgesteld. Onderdeel hiervan zijn versnellingsmaatregelen. De invulling hiervan is vertraagd, waardoor de verwachte besteding in 2025 naar beneden wordt bijgesteld en de resterende middelen doorschuiven.	- 2,0 miljoen
Totaal	- 21,4 miljoen

Overig

De verlaging van de lasten met € 27,4 miljoen is het resultaat van de volgende gebeurtenissen:

(euro's)	
Onderwerp	Mutatie lasten
In 2025 stond nog € 20 miljoen gereserveerd vanuit de Bikker-middelen vanuit het instandhoudingsgedeelte. Hiervan is € 10 miljoen gereserveerd voor de geluidsschermen langs de Hoekse Lijn. Die subsidie zal in 2026 worden verleend in plaats van 2025. De resterende middelen voor SOV, kwaliteit van het OV en ontwikkelingen vanuit de SA schuiven door naar 2026.	- 20 miljoen
Voor dagelijks beheer en onderhoud voor nieuw areaal stond in 2025 een reservering die niet hoeft te worden ingezet, vanwege het niet in gebruik nemen van nieuw areaal.	- 3,7 miljoen
In de BcVa van 9 juli is besloten om de onderbesteding op DRIS in te zetten ter dekking van het opschalingsplan energie in het OV in 2026 en 2027. Hierdoor schuift € 2,7 miljoen door van 2025 naar 2026 en 2027. Daarnaast schuift ook het restant van € 0,4 miljoen door naar 2026.	- 3,1 miljoen
Na het toepassen van de LTI-index en de definitieve ov-index wordt de reservering voor het opvangen van het indexatieverschil tussen ov-index en LTI-index i.v.m. bekostiging HTM en RET verlaagd, omdat de lasten zijn verwerkt in de railconcessies.	- 0,6 miljoen
Totaal	- 27,4 miljoen

Apparaatslasten

De daling van de lasten betreft de verwerking van de cao-stijging in de salarislasteren, die lager is dan eerder verwacht. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Financiering

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2025. Zie voor een verdere toelichting op de daling van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Vennootschapsbelasting

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Rente en marktconformiteitsopslag

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

Overige inkomsten

De overige inkomsten worden verhoogd met € 0,1 miljoen. De MRDH en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) delen de kosten voor de inzet van een Ploegleider Fietsparkeren in het kader van Tour de Force, de landelijke samenwerking die zich inzet voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De geraamde inkomsten van de VRA in dit kader bedragen voor 2025 € 0,1 miljoen.

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

Bij iedere opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten geven antwoord op de vraag wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. De activiteiten geven dus aan wat we gaan doen om de resultaten te bereiken.

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).
- Uitvoering van No Regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.
- Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.
- Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.
- Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.
- Uitvoering van versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022 bij woningbouwprojecten met regionale bijdragen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Viersporigheid Emplacement: het project is afgerond. In 2025 vindt de financiële afhandeling plaats met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincie Zuid-Holland.	●	De MRDH en provincie Zuid-Holland voeren twee keer per jaar voortgangsoverleg met ProRail over de aanpassingen aan het emplacement op basis van voortgangsrapportages. Deze rapportages geven inzicht in de planning van de werkzaamheden, inzet van financiële middelen en risico's. De werkzaamheden zijn vertraagd als gevolg van personele capaciteit bij de uitvoering. De afronding van de werkzaamheden vindt in 2025 plaats en de financiële afronding begin 2026. De MRDH draagt financieel bij aan de aanpassing van het emplacement bij station Schiedam Centrum. Als gevolg van de uitloop van werkzaamheden van ProRail vindt in 2026 de financiële afhandeling plaats en is het project definitief afgerond.
De gemeente Den Haag gaat de projecten Trekvliesbrug en Velostrada aanbesteden als uitwerking van het No Regret-pakket CID-Binckhorst. Ook worden financiële verplichtingen uit het No Regret-pakket afgewikkeld.	■	
Fietsmaatregelen Westland: voor de Metropolitane Fietsroutes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is vastgesteld verlenen we subsidie aan wegbeheerders die (delen van) de routes realiseren.	●	We hebben nog geen subsidieaanvragen ontvangen voor de Metropolitane Fietsroutes Westland-Delft, Den Haag HS-Westland en Den Haag CS-Westland. Voor de routes Westland-Delft en Den Haag HS-Westland zijn voorbereidingen getroffen om een samenwerkingsovereenkomst te tekenen. Er is vanwege hoge kosten en inpassingsvraagstukken besloten de route Den Haag CS-Westland uit het programma Metropolitane Fietsroutes te halen.
We verlenen subsidie aan projecten uit Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) Metronet, dat per 2025 in realisatie gaat. Hiermee kunnen de rittfrequenties op het metronet worden verhoogd. Daarnaast werken we aan raakvlakdossiers van MOVV Metronet, zoals vervanging van de bestaande metrovoertuigen en de vernieuwing van metrowerkplaats Waalhaven-zuid.	■	
We nemen een realisatiebesluit over gekoppeld rijden als onderdeel van de ZuidWestlandcorridor en besluiten over de eerste verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel (RandstadRail en E-lijn). De ZuidWestlandcorridor is een ov-corridor die Zoetermeer, via Den Haag Centrum en Den Haag Zuidwest met het Westland verbindt.	●	De gemeente Den Haag heeft voor de besluitvorming gekoppeld rijden op de ZuidWestlandcorridor eerst een inpassingsvisie gemaakt voor de haltes. Het realisatiebesluit wordt in 2026 voorzien als het ontwerp verder uitgewerkt is. Zie boven in opdracht 1 ten aanzien van de verkenning spoorbeveiliging Randstadrail/E-lijn.
Voor de kleine projecten beoordelen we de subsidieaanvragen en kennen we conform de spelregels subsidie toe.	■	

Ov-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
De eerste maatregelen van Plan Toekomstvast Tramnet voeren we uit, zoals verandering lijnvoering, frequenties, betrouwbaarheid, comfort en versnelling. Vanaf 2026 vindt verdere aanpassing van de dienstregeling plaats via de jaarlijkse vervoerplannen.	●	Het Plan Toekomstvast Tramnet krijgt, na de begin dit jaar ingevoerde lijnwijzigingen een vervolg. We werken aan projecten gericht op een betere doorstroming van de tram, meer toegankelijkheid van haltes, en herinrichting van enkele straten in Rotterdam passend in de stedelijke planning van de gemeente. Daarnaast voeren we een verkenning uit naar een nieuw eindpunt voor lijn 7 bij het Kralingse Bos.
We passen de infrastructuur in Ridderkerk aan, zodat eind 2025 gestart kan worden met het rijden van R-net-bussen tussen Ridderkerk en Rotterdam.	●	De gemeente Ridderkerk heeft voor de nieuwe R-net-verbinding een deel van het traject infrastructurele maatregelen uitgevoerd. Voor de overige delen van het traject wordt binnenkort gestart met de realisatie. Oplevering van alle infrastructurele werkzaamheden zijn voorzien eind 2026. In de stuurgroep van 9 juli 2025 is ingestemd met een aantal scopewijzigingen voor de overige infrastructurele maatregelen.
Plan busnet Rotterdam stellen we vast en de eerste voorbereidingen treffen we voor het uitvoeren van maatregelen.	●	De planning van het Plan busnet regio Rotterdam is bijgesteld zodat er meer tijd is voor de voorbereidingen. In het proces vervult de samenwerking met de gemeenten en het omgevings-management een centrale rol. Vaststelling van het uiteindelijke plan voorzien wij einde 2026 in de nieuwe bestuursperiode.
De realisatie van het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum wordt dit jaar afgerond.	●	Blauw: De realisatie van het busstation Spijkenisse Centrum is, met uitzondering van de fietsenstalling die in 2028 wordt gerealiseerd, afgerond. Oranje: RET is gestart met de reconstructie van het metrostation. De start is vertraagd door aanvullend soortenonderzoek (vleermuizen).
Voor INTHR-lijn 6 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.	●	De gemeente Den Haag werkt het Definitief Ontwerp voor Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) lijn 6 uit, begin volgend jaar stelt Den Haag dit ontwerp vast en vraagt subsidie aan bij de MRDH. Vervolgens verlenen wij de subsidie.



Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Voor INTHR lijn 12 toetsen we het definitief ontwerp en adviseren we over de exploitatie van de lijn.	●	Aanvulling van de budgetten door middel van indexering (zie INTHR lijn 6). Diverse Voorlopige Ontwerpen liggen ter besluitvorming voor bij de gemeenteraad Den Haag. De gemeente Den Haag heeft geparticipeerd over het Voorlopig Ontwerp van INTHR lijn 12. In 2026 wordt het Voorlopig Ontwerp ter besluitvorming naar de gemeenteraad van de gemeente Den Haag gestuurd. Daarna werkt de gemeente Den Haag het Definitief Ontwerp uit. Dit wordt getoetst en op basis van het Definitief Ontwerp wordt geadviseerd over de exploitatie van lijn 12.
Voor INTHR lijn 1 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.	●	Deze subsidie is voor het eerste deel INTHR lijn 1 in Delft door ons verleend. De subsidie voor INTHR lijn 1 op het Haagse deel is afgerond. Voor 2026 wordt de subsidie voor het tweede deel van de aanpassingen van INTHR lijn 1 in Delft door ons verleend.
Voor lijn 19 op TU-Campus in Delft: We leveren lijn 19 op aan HTM, vanaf dan gaat de dienstregeling van start.	●	Voor lijn 19 in Delft: Aan de bestaande trambaan vanaf het Centraal Station Delft tot aan de TU-Campus zullen correctieve onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. We stellen hierna de trambaan vanaf het Centraal Station Delft tot en met de TU-campus ter beschikking aan de HTM voor exploitatie. Aanvang van de nieuwe dienstregeling voor start academisch jaar 2026 - 2027 TU-Delft.

Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 100 km Metropolitane Fietsroutes realiseren tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Metropolitane Fietsroutes: voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is getekend verlenen we subsidie aan wegbeheerders die met elkaar deze routes realiseren. Via ambtelijke en bestuurlijke stuurgroepen monitoren we de voortgang van de realisatie. Daar waar de voortgang knelt, zorgen we samen met de betrokken wegbeheerders voor versnelling.	■	
Na vaststelling van de definitieve ontwerpen verlenen we subsidie aan MFR-routes: • Zoetermeer–Rotterdam; • Westland–Rotterdam; • Delft–Rotterdam Alexander; • Den Haag–Pijnacker; • Westland–Delft; • Westland–Den Haag HS en; • (Dordrecht) Ridderkerk–Rotterdam.	●	We hebben voor het programma Metropolitane Fietsroutes subsidieaanvragen ontvangen van wegbeheerders voor de route Delft–Rotterdam–Alexander, Westland–Rotterdam en Zoetermeer–Rotterdam voor reguliere tracédelen. Voor de route Ridderkerk–Rotterdam verwachten we in 2025 geen subsidieaanvragen omdat deze route een latere subsidie- en realisatiedatum heeft. Voor de routes Westland–Delft, Den Haag–Pijnacker en Westland–Den Haag HS is nog geen samenwerkingsovereenkomst getekend. Daarom kunnen er nog geen subsidieaanvragen worden ingediend.

Verbeterd ov-systeem

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Ter uitwerking van onze nieuwe Mobiliteitsvisie een verbeterd ov-systeem, zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het openbaar vervoer te gebruiken, en een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Zie opdracht 1 voor de lopende uitwerkingen en realisatieprojecten. Nieuwe projecten zullen ontstaan uit de beleidskeuzes die per 2025 gemaakt worden in de Mobiliteitsvisie MRDH (opgesteld in 2024) en het tactisch kader (opgesteld 2024). Denk onder meer aan integratie van maatwerkvervoer en ov, deelmobiliteit en ov, verbeteren van toegankelijkheid, verder opschalen en versnellen van de drukste ov-lijnen.		

Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van het regionaal autonetwerk. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.	■	

Regionaal basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (inclusief verkeersveilige inrichting).

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verlenen subsidie aan gemeenten die fietspaden willen verbeteren, die onderdeel uitmaken van het basisnetwerk fiets. In 2025 is dan 50% van de doelstelling 100 km bereikt.	■	

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH verstrekt subsidie voor de verbetering van deze ov-knooppunten. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

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, Rhooen, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de ov-knooppunten. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.	●	Wij hebben in de tweede helft van 2025 nog geen subsidieaanvragen voor de verbetering van een ov-knooppunt ontvangen. Het IPVa (investeringsprogramma Vervoersautoriteit) heeft 7 kleine projecten opgenomen waarvoor gemeenten tot uiterlijk 31 oktober 2025 een subsidieaanvraag kunnen doen bij de MRDH.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.	■	

Doorstromingsprojecten uit ov-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We verlengen de perrons van de tram bij the Mall of the Netherlands. Tegelijkertijd worden de iVRI's aangepast, zodat de tram voorrang krijgt op de auto.	■	
We realiseren het project tram Laan van Zuid met extra baanafscheidingsen en beveiligde oversteek. Dit is bevorderlijk voor de gemiddelde snelheid van de trams op deze belangrijke ov-as.	■	
Verder worden diverse maatregelen leidend tot sneller ov uit het Plan busnet regio Rotterdam, bij positief besluit in 2024, in 2025 nader uitgewerkt.	●	Dit jaar lopen geen concrete versnellingsprojecten voor de bus regio Rotterdam, met uitzondering van het project HOV Ridderkerk.
Onderdeel van het Plan Toekomstvast Tramnet zijn versnellingsmaatregelen (meer baanafscheidingsen, voorrang bij kruisingen, beveiligen oversteken) op de drukste tramlijnen.	●	Dit jaar hebben wij als onderdeel van het Plan Toekomstvast Tramnet meerdere studies naar versnellingsmaatregelen gestart. Besluitvorming en uitvoering volgt in de jaren 2026-2030.
Het project Hofplein gaat, mede met een MRDH-subsidie, in realisatie en levert reistijdwinst voor de tram op.	■	

3.2.2 Financiële afwijkingen

(euro's)

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotingswijzigingen 2025-2
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	13.602.883	13.304.555	-298.328
Fiets- en ketenmobiliteit	29.846.307	16.460.614	-13.385.693
Verkeersveiligheid	21.662.297	16.127.931	-5.534.366
Subtotaal Verkeer	65.111.487	45.893.100	-19.218.387
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	104.349.472	73.738.774	-30.610.698
Subtotaal Openbaar vervoer	104.349.472	73.738.774	-30.610.698
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.619.421	1.574.322	-45.099
Subtotaal Apparaatslasten	1.619.421	1.574.322	-45.099
Totaal lasten	171.080.380	121.206.196	-49.874.184
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	166.091.372	117.016.348	-49.075.024
Overige inkomsten	4.989.008	4.189.848	-799.160
Totaal baten	171.080.380	121.206.196	-49.874.184
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Projectkosten Verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 0,3 miljoen ontstaan door:

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
(Verwachte) lagere vaststellingen van kleine subsidiebeschikkingen binnen deze subsidiecategorie. Het betreft een vijftal projecten waarin door de subsidieontvangers minder projectkosten zijn gemaakt.	- 0,4 miljoen
Per saldo gaat de jaarschijf 2025 met € 0,1 miljoen omhoog door jaarschijfmutaties binnen de lopende kleine projectsubsidies in deze subsidiecategorie (als gevolg van eerder planningsoptimisme).	+ 0,1 miljoen
Totaal	- € 0,3 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van - € 13,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten
Neerwaartse bijstelling jaarschijf 2025 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen Fiets. De realisatie van het Trekfietstracé start in 2025 maar loopt nog door in 2026. De subsidie is inmiddels verleend. De begroting voor 2025 van € 5,2 miljoen voor het MRDH-deel en het Rijksdeel (via de MRDH) voor dit project-onderdeel wordt op basis van verwachte projectvoortgang verlaagd met € 1,5 miljoen. Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI wordt naar verwachting niet meer gerealiseerd binnen dit maatregelenpakket. Vanuit de MIRT-verkenning Oude Lijn, knoop Laan van NOI, wordt onderzocht of er ergens een fietsenparkeergarage kan komen. Dat speelt voor de lange termijn. De begroting voor 2025 van € 3,2 miljoen voor het MRDH-deel en het Rijksdeel (via de MRDH) voor dit projectonderdeel wordt verlaagd naar € 0. De totale verlaging bedraagt € 4,7 miljoen. Het budget schuift door naar volgende jaren.	- 4,7 miljoen
De realisatie van de Metropolitane Fietsroutes Westland-Rotterdam, Zoetermeer-Rotterdam en Delft-Rotterdam Alexander is gestart. Gemeenten werken momenteel zelfstandig aan de uitwerking en realisatie van de routes. Op basis van verwachte daadwerkelijke projectvoortgang wordt de begrotingsjaarschijf 2025 voor deze drie routes gezamenlijk verhoogd met € 0,8 miljoen binnen de bestaande projectbudgetten.	+ 0,8 miljoen
Er zijn in 2024 voor het Westland verschillende analyses uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid in het kader van de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland. Dit heeft in 2024 niet geresulteerd in besluitvorming en is eerder doorgeschoven naar 2025. De verwachting is dat er in 2025 wel besluitvorming plaatsvindt over het maatregelenpakket, maar dat het traject van subsidieaanvraag en -verlening doorschuift naar 2026. Het budget schuift mee naar 2026.	- 2,0 miljoen

(euro's)

Onderwerp	Mutatie lasten
Het project Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer (maatregel binnen Korte Termijn Aanpak MoVe) heeft vertraging opgelopen vanwege de onverwachte situatie rondom de Nelson Mandelabrug en de herziene planvorming binnen de gemeente. De bestedingen van € 1,7 miljoen waarmee in de begroting 2025 nog rekening was gehouden, op basis van de planning in de subsidie-aanvraag van de gemeente, schuiven daarmee door naar latere jaren. In de 1 ^e bestuursrapportage was deze raming al bijgesteld naar € 0,5 miljoen en nu wordt deze verlaagd naar € 0.	- 0,5 miljoen
De bestuurscommissie besloot in maart 2025 om, onder voorbehoud van een begrotingswijziging, het project Fietscorridor Spaanse Polder – Merwe-Vierhavens – fase 1 toe te voegen aan het IPVa 2025. De totale MRDH-reservering bedroeg € 6,5 miljoen en maakt onderdeel uit van de MRDH-begroting 2026. Inmiddels is de subsidie verleend voor een bedrag van € 9,2 miljoen. Reden voor deze hogere verlening is hoger uitvallende projectkosten voor de gemeente Schiedam: hoger uitgevallen aanbesteding ProRail en een lagere bijdrage vanuit de Woningbouwimpuls van het Rijk. De bestuurscommissie besloot in september 2025 om de verhoging van het subsidiebudget ten laste te laten komen van het verwachte positieve saldo op het subsidieplafond Kleine projecten 2025. De voor 2025 verwachte bestedingen bedragen € 1,5 miljoen, in de 1 ^e bestuursrapportage was nog rekening gehouden met € 0,5 miljoen.	+ 1,0 miljoen
Binnen het IPVa 2025 Kleine projecten is er voor € 24,2 miljoen aan projecten aangemeld binnen de subsidiecategorie Fiets- en ketenmobiliteit (FKM). Hiervan is voor € 5,8 miljoen aan subsidies verleend. Daarnaast is er momenteel (eind september) voor een bedrag van € 1,1 miljoen aan subsidieaanvragen in behandeling. Dat zijn minder aanvragen dan eerder aangemeld. Voor een deel volgen de bestedingen na 2025. De gemeenten hebben nog tot 31 oktober de tijd om subsidieaanvragen in te dienen. Als die subsidieaanvragen nog in 2025 tot een subsidieverlening leiden, volgen naar verwachting de bestedingen na 2025. Voor de begroting 2025 betekent dit per saldo verlaging van de jaarschijf IPVa 2025 FKM Kleine Projecten met € 1,5 miljoen.	- 2,9 miljoen

Onderwerp	(euro's) Mutatie lasten
Voor diverse lopende kleine subsidiebeschikkingen binnen deze subsidiecategorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2025:	- 5,1 miljoen
• € 0,4 miljoen vrijval vanwege lagere vaststellingen of intrekkingen (-) • € 4,8 miljoen schuift door naar volgende jaren (planningsoptimisme) (-) • € 0,1 miljoen wordt naar voren gehaald uit latere jaren (+)	
Totaal	- € 13,4 miljoen

Verkeersveiligheid

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

Onderwerp	(euro's) Mutatie lasten
Voor de lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten voor 2025 bijgesteld op basis van de verwachte voortgang van de uitvoering van deze projecten bij de gemeenten. Ook zijn er op dit moment aan slechts vijf gemeenten subsidies verleend voor de 3 ^e tranche die door het Rijk vanaf 1 januari 2025 is opengesteld. Voor 2025 betekent dit een verlaging van het budget met € 3,8 miljoen. Het budget schuift door naar komende jaren.	-3,8 miljoen
Binnen het IPVa 2025 Kleine projecten is er voor € 15,1 miljoen aan projecten aangemeld binnen de subsidiecategorie Verkeersveiligheid. Hiervan is voor € 5,2 miljoen aan subsidies verleend. Daarnaast is er momenteel (eind september) voor een bedrag van € 4,7 miljoen aan subsidieaanvragen in behandeling. Dat zijn minder aanvragen dan eerder aangemeld, maar relatief meer ten opzichte van de overige subsidiecategorieën. Voor een deel volgen de bestedingen na 2025. De gemeenten hebben nog tot 31 oktober de tijd om subsidieaanvragen in te dienen. Als die subsidieaanvragen nog in 2025 tot een subsidieverlening leiden, volgen naar verwachting de bestedingen na 2025. Voor de begroting 2025 betekent dit per saldo een verhoging van de jaarschijf IPVa 2025 Verkeersveiligheid Kleine Projecten met € 1,1 miljoen. Het budget wordt naar voren gehaald.	+ 1,1 miljoen
Per saldo gaat de jaarschijf 2025 met € 5,0 miljoen omhoog door jaarschijfmutaties binnen de Voor diverse lopende kleine project-subsidies in subsidiebeschikkingen binnen deze subsidiecategorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2025:	- 2,8 miljoen
• € 0,5 miljoen vrijval vanwege lagere (verwachte) vaststellingen of intrekkingen (-) • € 2,4 miljoen schuift door naar volgende jaren (planningsoptimisme) (-) • € 0,1 miljoen wordt naar voren gehaald uit latere jaren (+)	
Totaal	- € 5,5 miljoen

Projectkosten Openbaar vervoer

De lager verwachte bestedingen van € 30,6 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	(euro's)
Mutatie lasten	
Een aantal grote projecten en programma's zullen later starten dan gepland of zijn vertraagd, zoals versnellingsmaatregelen OV, R-net Ridderkerk-Rotterdam, studiekosten MIRT-projecten, HOV busbaan (No Regret CID Binkhorst) en HOV maastunnel.	- 10,3 miljoen
Voor Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) vallen de bestedingen lager uit doordat de subsidies voor lijn 6 en het tweede deel van lijn 1 niet in 2025, maar in 2026 zullen worden verleend.	- 8,9 miljoen
Voor het programma Metronet zal in 2025 minder worden besteed, omdat de verwachte kosten van de vervoerder voor de voorbereiding dit jaar lager uitvallen dan eerder begroot.	- 3,1 miljoen
De bestuurscommissie besloot in februari 2025 om het programmaplan uitvoering Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) vast te stellen en het daarbij behorende investeringsbudget te reserveren. In 2025 worden minder kosten gemaakt, omdat er bij alle betrokken partijen (gemeente Rotterdam, RET, APPM en MRDH) sprake was van bemensingsproblemen, waardoor zowel de voorbereidende werkzaamheden als het proces voor subsidie aanvragen van deelprojecten later van start is gegaan.	- 5,5 miljoen
De verwachte bestedingen aan kleine projecten zal lager zijn als gevolg van minder aanvragen in het kader van het programma kleine projecten.	- 2,0 miljoen
De bestedingen voor het Uitvoeringsprogramma Toegankelijk OV vallen lager uit in 2025 door vertraging in het opstarten van het programma.	- 0,8 miljoen
Totaal	- € 30,6 miljoen

Apparaatslasten

De daling van de lasten betreft de verwerking van de cao-stijging in de salarislasten, die lager is dan eerder verwacht. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

De verlaging van de overige inkomsten met € 0,8 miljoen betreft de bijstelling van de jaarschijf in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen, een specifieke uitkering. De verwachte realisatie van dit rijksbudget is gekoppeld aan de verwachte voortgang van deze projecten. De overige inkomsten worden verlaagd met € 0,8 miljoen.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

- **Opdracht 2** - toekomstbestendige economie stimuleren;
- **Opdracht 4** - vernieuwen van werklocaties.

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

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

Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid bevordert groei in welvaart en welzijn. Een stijging van het aantal arbeidsplaatsen en het vervullen ervan met geschikt personeel verhoogt de arbeidsparticipatie. Dit draagt bij aan extra groei van welvaart en welzijn. We richten ons op twee programma's voor betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt: 'Campusprogramma' en 'Leven Lang Ontwikkelen'. Voor meer productiviteit en bedrijvigheid focussen we op 'Versterken mkb' en 'Versterken innovatie-ecosysteem en programma's'. Hierna lichten we per aandachtsgebied uit wat we willen bereiken en doen in 2025, volgens de Strategische Agenda.

Campusprogramma

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie) opdrachten en -programma's.
- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan circa vier campusversterkingsprojecten, waarbij de focus ligt op het versterken van bestaande campussen in sectoren (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) die van economisch belang zijn voor de regio.	●	De gemeente Lansingerland heeft een bijdrage ontvangen voor het Horti Innovation Center voor het opzetten van een venture studio in samenwerking met wo, hbo en mbo. De venture studio heeft een beproefde wijze om van innovatie(idee) naar een start-up (bedrijf) te komen. Met deze programmering vervult het Horti Innovation Center een belangrijke schakel in het cluster van Hightech Horticulture. De gemeente Rotterdam heeft een bijdrage aangevraagd voor een regionale innovatiehub voor Immersieve technologie. De bijdrage betreft het ontwikkelen van IX – Lab ten behoeve van onderwijs op mbo-, hbo- en vwo-niveau. Het ontwikkelen van de projecten met meerdere stakeholders is een proces dat vaak langere tijd in beslag neemt, vandaar dat er dit jaar aan twee projecten een financiële bijdrage is verstrekt in plaats van vier.
We organiseren drie campusnetwerksessies voor kennisdeling op één van de campussen op het gebied van onderwijsvernieuwing, aansluiting arbeidsmarkt (mbo-hbo), LLO en sociale innovatie. Doelgroep zijn gemeenten en onderwijsinstellingen.	■	
We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven. Dit kan via financiële bijdragen of via het verbinden van partijen in de regio.	■	

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan circa vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo- en/of hbo-campus.	●	Gemeenten hebben geen aanvragen ingediend voor projecten op het gebied van Leven Lang Ontwikkelen.
We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers die skills opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Dit om de impact van de LLO-projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO-gebied.	■	

Versterken mkb

Veel mkb'ers in de metropoolregio hebben behoefte aan toegang tot informatie en advies om tijdig beslissingen te kunnen nemen om hun bedrijf weer gezond te maken, gezond te houden of te stoppen met hun bedrijf. Ondernemers zoeken een transparant systeem van dienstverlening waarbij het aanbod van verschillende partijen samenhangend, duidelijk en begrijpelijk is. Dit is momenteel nog onvoldoende het geval.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een hoger deel mkb is ondersteund. Ondernemers weten beter overheidsinformatie te vinden die hen helpt effectiever te werken aan de transitieopgaven, zoals digitalisering en verduurzaming en bij het aantrekken en het scholen van hun personeel.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We zetten in op het vertalen van ontwikkelingen rondom mkb-dienstverlening naar gemeenten en, indien relevant, vertalen in acties mét gemeenten.	■	
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.	■	
We zetten verder in op: • het gericht werken aan versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb, met focus op toegepaste innovatie; • het opstellen van direct overdraagbare projectinformatie aan het mkb (via onder meer de gemeentelijke accountmanagers uit het MRDH-netwerk).	■	

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Toename percentage van startups en scale-ups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.
- Adoptie van business cases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het huidige programma Region of the Future loopt tot en met mei 2025. We evalueren het programma, delen de resultaten met de gemeenten en verkennen of het programma een vervolg krijgt.	■	
We verlenen InnovationQuarter subsidie om te bouwen aan innovatieprogramma's en -projecten en om innovatieve mkb'ers te ondersteunen het verdienvermogen van de regio te vergroten. Een deel van de subsidie gaat naar het secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en de uitvoering van de Human Capital Agenda, en daarmee inzet op (economische) vernieuwing en innovatie.	■	

Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze plekken bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking en bieden 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 werken de 21 gemeenten aan het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio. Dit gebeurt door het marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, bestaande

werklocaties beter te benutten en vergroening en verduurzaming te bevorderen. De MRDH coördineert de regionale afstemming tussen de individuele gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Lager percentage leegstand kantoren en detailhandel (op basis van vloeroppervlakten).
- Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.
- Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.
- Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We organiseren regionale afstemming voor werklocaties. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en we leggen het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende bedrijventerreinen blijven en er zorgvuldig wordt omgegaan met de nieuwbouw van kantoren en detailhandel, zodat er niet gebouwd wordt voor toekomstige leegstand.	■	
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 financieren projecten om vraag en aanbod van werklocaties in balans te brengen, waaronder projectbijdragen voor het beter benutten, revitaliseren en verduurzamen van bedrijventerreinen.	■	
We stimuleren gemeenten om uitvoering te geven aan de ambities voor het thema ruimte voor werken uit het uitvoeringsprogramma door gezamenlijk onderzoek te doen en kennis te ontwikkelen. Denk aan onderzoek voor de uitvoering van het beter benutten van bedrijventerreinen.	■	
Bij een succesvolle lobbystrategie voor financiering van het Rijk zetten we in op ondersteuning bij regionale projectaanvragen voor Rijksfinanciering.	■	
We organiseren circa drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor ruimte voor werken, voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.	■	

3.3.2 Financiële afwijkingen

(euro's)

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	3.397.880	3.772.136	374.256
Subtotaal subsidie InnovationQuarter	1.022.566	1.022.566	0
Subtotaal subsidie YES!Delft	374.188	374.188	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.158.514	1.126.216	-32.298
Totaal lasten	5.953.148	6.295.106	341.958
Baten:			
Inwonerbijdrage	5.903.148	5.952.196	49.048
Overige inkomstenoverdrachten gemeenten	50.000	50.000	0
Totaal baten	5.953.148	6.002.196	49.048
Saldo van baten en lasten	0	-292.910	-292.910
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	292.910	292.910
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

De totale lasten stijgen met **€ 341.958**. Dit is als volgt te verklaren:

Lasten

De begrote programmakosten stijgen met € 374.256. Dit is als volgt te verklaren:

- in 2025 is de bijdrage aan acht projecten op grond van de Bijdrageregeling lager vastgesteld, omdat er in de betreffende projecten minder projectkosten waren verantwoord. Het vrijgevalen budget bedraagt in totaal € 157.910. Dit bedrag maakt deel uit van de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Voorgesteld wordt om dit bedrag nu ter begroting te brengen en toe te voegen aan de programmakosten begroting 2025, zodat deze middelen opnieuw kunnen worden ingezet voor opdrachten en projecten binnen het programma. De begrote programmakosten stijgen hierdoor met € 157.910;
- voor de Versnellingsaanpak is de verwachting dat er in 2025 een budget van € 135.000 nodig zal zijn. Dit bedrag komt ten laste van de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. In totaal heeft het algemeen bestuur voor de Versnellingsaanpak € 900.000 beschikbaar gesteld.
- in 2025 is er sprake van lagere overheadkosten. Het betreft een lager dan verwachte cao-stijging en vrijval op materieel overheadbudget. De toelichting hiervoor is opgenomen in hoofdstuk 4.1 en hoofdstuk 5.3. Dat betekent dat er € 49.048 minder dekking uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat nodig is ter dekking van deze overhead. Dit deel van de inwonerbijdrage wordt nu ingezet voor opdrachten en projecten binnen het programma. Het budget voor programmakosten neemt daarom toe met € 49.048.
- de apparaatslasten binnen dit programma (directe kosten personeel) dalen als gevolg van de lager dan verwachte cao-stijging (zie toelichting hoofdstuk 5.3). Deze verlaging van € 32.298 wordt ingezet voor opdrachten en projecten binnen het programma. Deze budgetruimte wordt toegevoegd aan het budget voor programmakosten en neemt daarom toe met € 32.298.

De directe kosten personeel dalen met € 32.298 als gevolg van de lager dan verwachte cao-stijging (zie toelichting hoofdstuk 5.3).

Baten

Door de lagere overheadkosten komt er vanuit de beschikbare inwonerbijdrage een groter deel beschikbaar ter dekking van de programmakosten. De inwonerbijdrage die de MRDH in 2025 ontvangt van de gemeenten wijzigt niet. Zodoende stijgt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 49.048. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Reserve

De onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 292.910. Het betreft vrijgevallen budget als gevolg van lager vastgestelde projectbijdragen voor een bedrag van € 157.910 dat nu opnieuw ter begroting wordt gebracht en € 135.000 onttrekking ter dekking van uitgaven voor de Versnellingsaanpak. Zie ook de toelichting bij de lasten.

4. Overhead

4.1 Overhead

(euro's)			
Overhead	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs- rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2025-2
Lasten:			
Personele overhead Va	3.994.595	3.883.273	-111.322
Materiële overhead Va	2.612.800	2.532.800	-80.000
Totaal Overhead Va	6.607.395	6.416.073	-191.322
Personele overhead EV	1.042.710	1.013.662	-29.048
Materiële overhead EV	653.200	633.200	-20.000
Totaal Overhead EV	1.695.910	1.646.862	-49.048
Totaal lasten overhead	8.303.305	8.062.935	-240.370

(euro's)			
Dekkingsbronnen Overhead	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs- rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2025-2
Onttrekking fonds BDU	6.607.395	6.416.073	-191.322
Inwonerbijdrage EV	1.695.910	1.646.862	-49.048
Totaal dekkingsbronnen Overhead	8.303.305	8.062.935	-240.370
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten van de overhead dalen per saldo met € 240.370. Deze daling wordt veroorzaakt door:

- Een afname van € 140.370 in de personele overheadkosten, als gevolg van de verwerking van het cao-akkoord voor de gemeentelijke sector.
- Een daling van € 100.000 in de materiële overheadkosten, doordat een gereserveerd bedrag voor onvoorziene projecten niet langer noodzakelijk blijkt.



De totale apparaatslasten (overhead en directe kosten personeel op de begrotingsprogramma's) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.3). De uitgaven worden conform de in de Kadernota 2025 opgenomen verdeelsleutels toegerekend aan de BDU-middelen en aan de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat:

- De salariskosten van alle medewerkers – dus inclusief management en secretariaat (overhead) – van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer worden ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU.
- De salariskosten – dus inclusief management en secretariaat (overhead) – van alle medewerkers van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat komen ten laste van de inwonerbijdrage EV
- De salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten: 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU en 20% van deze kosten komt ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Baten

De verlaging van het materiele overhead budget betekent een verlaging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 240.370. De in de begroting opgenomen verdeelsleutels worden gehanteerd voor de toerekening aan de twee dekkingsbronnen (zie toelichting bij de lasten).

5. Paragrafen

5.1 Financiering

(euro's)			
Financieringsfunctie	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs- rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs- rapportage	Begrotings- wijzigingen 2025-2
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
Rente overbesteding	0	0	0
Totaal	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
Baten			
Rente OV-bedrijven	20.846.020	17.606.093	-3.239.927
Marktconformiteitsopslag OV-bedrijven	7.443.723	7.413.268	-30.455
Totaal	28.289.743	25.019.361	-3.270.382
Saldo van baten en lasten	7.443.723	7.413.268	-30.455
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	-4.000.000	-4.000.000	0
Resultaat	3.443.723	3.413.268	-30.455

Toelichting financiële afwijkingen

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

Lasten

De financieringsbehoefte van de ov-bedrijven is lager dan geprognosticeerd bij de eerste begrotingswijziging 2025. Hierdoor dalen de begrote rentelasten met € 3,2 miljoen.

Baten

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een marktconformiteitsopslag in rekening gebracht bij de ov-bedrijven. Deze opslag blijft vrijwel gelijk ondanks een dalende financieringsbehoefte. Dit komt omdat sinds dit jaar de opslag wordt bepaald door aan welke entiteit deze wordt verstrekt en niet meer op basis van de vervoerder als geheel. Dit leidt tot een hogere opslag dan geprognosticeerd bij de eerste begrotingswijziging.

Reserve

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

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Risicoreservering financiering regionale ov-bedrijven

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2025-2029 gemiddeld € 45,0 miljoen. Uitgaande van een *worst case scenario* (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 40,0 miljoen.

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

(euro's)

Risicoreservering financiering regionale ov-bedrijven per jaar	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.304.507.137	1.115.501.437	-189.005.700
Boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.401.298.446	1.401.298.446	0
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	910.843.990	910.843.990	0
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	393.663.147	204.657.447	-189.005.700
Weging risico	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	31.493.052	16.372.596	-15.120.456
Netto/gewogen risico (ondergrens € 40 miljoen)	40.000.000	40.000.000	0
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	36.000.000	36.000.000	
In rekening gebrachte marktconformiteitsopslag per jaar	7.443.723	7.413.268	-30.455
Toevoeging opslag aan risicoreserve	4.000.000	4.000.000	0
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	3.443.723	3.413.268	-30.455

5.3 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Sinds april 2025 is er een definitief akkoord over de nieuwe cao voor de gemeentelijke sector. De nieuwe cao loopt van 1 april 2025 tot en met 31 maart 2027. Gedurende deze periode stijgen de salarissen in verschillende stappen. In totaal gaat het om een structurele verhoging van 6,7%, plus een nominale verhoging van € 35. Voor 2025 geldt een loonstijging van 2% per 1 april 2025 en 1,85% per 1 oktober 2025.

Na verwerking van de nieuwe cao in de MRDH-begroting betekent dit een daling van € 323.673. Dit komt omdat er bij het opstellen van de Begroting 2025 is uitgegaan van een hogere indexatie over het gehele jaar 2025, namelijk 4,9%.

De mutatie is als volgt opgebouwd:

<i>(euro's)</i>			
Verdeling	Was	Wordt	Mutatie
Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	3.803.899	3.697.993	-105.906
Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.619.421	1.574.322	-45.099
Programma economisch vestigings-klimaat	1.158.514	1.126.216	-32.298
Totaal programma's	6.581.834	6.398.530	-183.303
Overhead BDU	3.994.595	3.883.273	-111.322
Overhead inwonersbijdrage EV	1.042.710	1.013.662	-29.048
Totaal Overhead	5.037.305	4.896.936	-140.370
Totaal personele apparaatslasten	11.619.139	11.295.466	-323.673

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

Was kostenverdeling apparaatslasten 2025:

(euro's)								
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>								
Secretaris- algemeen directeur	1,0	233.763			187.010		46.753	80/20
BFC, BSB en BID	32,6	3.739.734			2.991.787		747.947	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	6.239.118	3.803.899	1.619.421	815.798			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.406.524				1.158.514	248.010	100
Totaal personele apparaatslasten	95,6	11.619.139						
Materiële apparaatslasten		3.266.000			2.612.800		653.200	80/20
Totalen		14.885.139	3.803.899	1.619.421	6.607.395	1.158.514	1.695.910	

Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2025:

Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>								
Secretaris- algemeen directeur	1,0	227.253			181.803		45.450	80/20
BFC, BSB en BID	32,6	3.635.561			2.908.448		727.112	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	6.065.337	3.697.993	1.574.322	793.022			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.367.316				1.126.216	241.100	100
Totaal personele apparaatslasten	95,6	11.295.466						
Materiële apparaatslasten		3.166.000			2.532.800		633.200	80/20
Totalen		14.461.466	3.697.993	1.574.322	6.416.073	1.126.216	1.646.862	

Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2025:

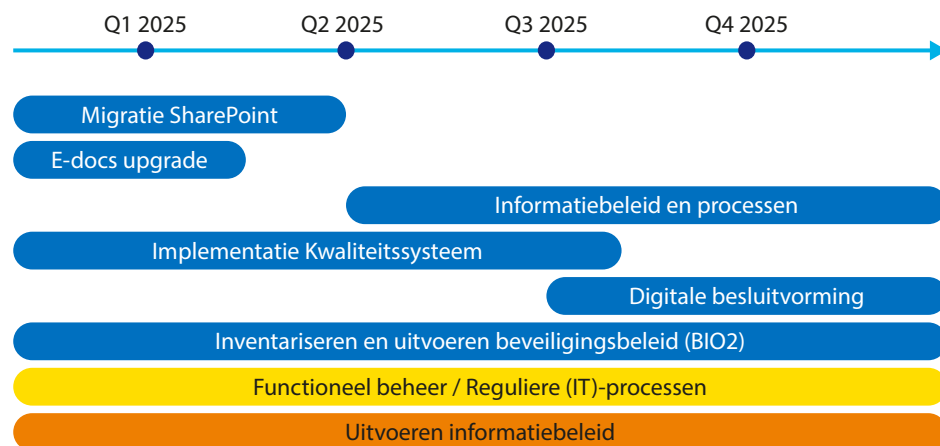
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer Programma exploitatie verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Programma infrastructuur verkeer en ov	BDU verkeer en vervoer Overhead BDU	Inwonerbijdrage EV Programma economisch vestigingsklimaat	Inwonerbijdrage EV Overhead	Verdeel- sleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>								
Secretaris- algemeen directeur	0,0	-6.510			-5.208		-1.302	80/20
BFC, BSB en BID	0,0	-104.173			-83.339		-20.835	80/20
Vervoersautoriteit	0,0	-173.781	-105.907	-45.099	-22.775			100
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	-39.209				-32.298	-6.911	100
Totaal personele apparaatslasten	0,0	-323.673						
Materiële apparaatslasten		-100.000			-80.000		-20.000	80/20
Totalen		-423.673	-105.907	-45.099	-191.322	-32.298	-49.048	

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

De ICT-ontwikkelingen binnen de MRDH zijn gericht op het versterken van de digitale basisinfrastructuur en het verbeteren van informatiebeveiliging en -beheer. De afgelopen periode lag de focus op de migratie naar SharePoint, waarmee het archiveringsproces is geautomatiseerd. De migratie draagt bij aan naleving van de Archiefwet en zorgt tegelijkertijd voor een meer gestructureerde en uniforme manier van werken binnen de organisatie.

Op basis van de begroting 2025 is een Roadmap 2025 opgesteld. Deze Roadmap is, vanwege gewijzigde omstandigheden, licht aangepast. De aangepaste versie vormt de basis voor de onderstaande planning voor de resterende maanden van 2025:

Planning



De migratie naar SharePoint duurt iets langer dan verwacht. De afronding staat nu gepland in het 4^e kwartaal 2025. In de begroting voor 2025 is opgenomen dat het project Digitale Besluitvorming in 2025 van start gaat. De verwachting was dat dit in het 3^e kwartaal zou gebeuren. Maar vanwege de vertraging van het SharePoint-project zal dit project wat later starten. De verwachting is nog steeds wel dat het start in 2025. Ook het project Digitale Handtekening is in de begroting voor 2025

opgenomen, maar omdat het een onderdeel is van het project Digitale Besluitvorming en andere projecten is het niet individueel benoemd in de planning hierboven.

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

Informatiebeveiliging & Privacy

De invoering van nieuwe wetgeving zoals BIO2/NIS2 komt steeds dichterbij. Op het gebied van informatiebeveiliging vraagt dit om aanzienlijke inspanningen. Door de huidige beperkte capaciteit binnen de organisatie is het op dit moment niet mogelijk om hierop te anticiperen. De afgelopen periode en de komende maanden ligt de focus op het in kaart brengen van de huidige tekortkomingen in het kader van de nieuwe wetgeving. Door het algemeen bestuur van de MRDH is er besloten extra capaciteit te creëren om hiermee aan de slag te gaan. De verwachting is dat de nieuwe functie in het derde kwartaal van 2025 wordt ingevuld. Dankzij deze versterking kan de MRDH zich beter voorbereiden op en aansluiten bij de nieuwe wetgeving op het gebied van informatiebeveiliging en privacy.

Migratie naar SharePoint

De migratie naar SharePoint bevindt zich in de afrondende fase. Hoewel de oplevering oorspronkelijk in het 2^e kwartaal was gepland vraagt de uitvoering meer aandacht en zorgvuldigheid dan vooraf ingeschat. Hierdoor kost het traject iets meer tijd, maar het resultaat is in het 4^e kwartaal 2025 een volledig en zorgvuldig afgeronde migratie.

De migratie naar SharePoint betekent voor de MRDH een overstap naar het Document Management Systeem (DMS) Visiedosis waarbij archivering voortaan automatisch via SharePoint verloopt. Dankzij deze geautomatiseerde archivering voldoet de MRDH aan de geldende wet- en regelgeving en voorkomen we dat documenten verloren gaan. Bovendien draagt het bij aan een meer gestructureerde en uniforme werkwijze binnen de organisatie. De afronding van dit project staat gepland in het 4^e kwartaal van 2025.

E-docs upgrade

Hoewel de MRDH overstapt op een nieuw Document Management Systeem (DMS) blijft het oude DMS E-docs in gebruik als digitaal archief voor bestaande documenten. Om dit systeem de komende zeven jaar veilig operationeel te houden is een upgrade noodzakelijk. Deze upgrade is momenteel afgerond.

Kwaliteitssysteem

De MRDH is momenteel bezig met het opzetten en implementeren van een kwaliteitssysteem voor informatiebeheer. Het doel van dit systeem is om het informatiebeheer structureel te verbeteren zodat het op termijn volledig voldoet aan geldende wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Archiefwet.

Een kwaliteitssysteem draagt bij aan een efficiëntere werkwijze, verkleint de risico's op bijvoorbeeld datalekken en waarborgt dat de juiste informatie beschikbaar is op het moment dat deze nodig is. Het verbeteren van het informatiebeheer is een doorlopend proces en vindt plaats volgens de Plan-Do-Check-Act-cyclus. In dit kader is een denktank samengesteld bestaande uit interne specialisten, waaronder de manager ICT, de adviseur informatiebeheer en een implementatiebegeleider. Op basis van een verbeterplan werken zij gezamenlijk aan het verhogen van de kwaliteit van het informatiebeheer binnen de MRDH.

Monitoring

In de begroting 2025 is opgenomen dat er in dat jaar een monitor wordt opgesteld. Deze werkzaamheden verlopen volgens planning. De monitor zal in het 4^e kwartaal van 2025 gereed zijn. Het betreft een tussenmonitor van de Strategische Agenda MRDH 2023–2026. In 2027 volgt de eindmonitor waarin de volledige looptijd van de agenda wordt geëvalueerd.

6. Besluit

Besluit

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

gelet op artikel 7 van de Financiële verordening van de MRDH;

gelezen het voorstel van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en
bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat d.d. 19 november 2025;

besluit:

1. vast te stellen de 2^e bestuursrapportage MRDH 2025

Aldus besloten in de vergadering van 1 december 2025 van het dagelijks bestuur,

de secretaris,
Christel Mourik

de voorzitter,
Jan van Zanen

Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 1 december 2025;

besluit:

1. kennis te nemen van de 2^e Bestuursrapportage MRDH 2025;
2. de in de 2^e Bestuursrapportage 2025 opgenomen 2^e begrotingswijziging 2025 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 december 2025 van het algemeen bestuur,

de secretaris,
Christel Mourik

de voorzitter,
Carola Schouten

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2024 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2025 geraamde mutaties, inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

(euro's)				
Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2024 *	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025
<i>Reserves</i>				
Egalisatiereserve EV	6.034.603	0	292.910	5.741.693
Risicoreserve financieringen	36.000.000	4.000.000	0	40.000.000
Subtotaal reserves	42.034.603	4.000.000	292.910	45.741.693
<i>Fondsen</i>				
BDU	501.974.430	718.331.791	683.043.701	537.262.520
Subtotaal fondsen	501.974.430	718.331.791	683.043.701	537.262.520
TOTAAL-GENERAAL	544.009.033	722.331.791	683.336.611	583.004.213

* inclusief resultaatbestemming

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. Toevoegingen of onttrekkingen worden weergegeven bij programma 3: Economisch Vestigingsklimaat. In deze bestuursrapportage wordt een mutatie van € 292.910 voorgesteld.

Risicoreserve financieringen

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

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2024) vermeerderd met de verkregen indexatie van 3,276%.

De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 559.611.280)
- Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 117.016.348)
- Overhead (€ 6.416.073)

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

Bijlage 2 – Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021 (verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten van de 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 ook als structureel gekenmerkt omdat ze niet van invloed zijn op het structurele begrotingssaldo (baten = lasten). Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel aangemerkt.

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

(euro's)			
Incidentele baten en lasten (euro's)	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
<i>Incidentele lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	4.000.000	4.054.000	54.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	2.189.008	1.389.848	-799.160
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	292.910	292.910
Overhead	0	0	0
Totaal	6.189.008	5.736.758	-452.250
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	54.000	54.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	2.189.008	1.389.848	-799.160
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	292.910	292.910
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	2.189.008	1.736.758	-452.250
Saldo van incidentele baten en lasten	4.000.000	4.000.000	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreffen hoofdzakelijk de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 4,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen). Daarnaast delen de MRDH en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) de kosten voor de inzet van een Ploegleider Fietsparkeren in het kader van Tour de Force, de landelijke samenwerking die zich inzet voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De geraamde inkomsten van de VRA in dit kader bedragen voor 2025 € 54.000.

Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
<i>Incidentele baten</i>			
Tour de Force	0	54.000	54.000
Totaal	0	54.000	54.000

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

<i>(euro's)</i>			
Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
<i>Incidentele baten</i>			
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	2.189.008	1.389.848	-799.160
Totaal	2.189.008	1.389.848	-799.160

Economisch Vestigingsklimaat

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

Structureel begrotingssaldo

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

<i>(euro's)</i>			
Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Begroting 2025 na 1 ^e Bestuurs-rapportage	Begroting 2025 na 2 ^e Bestuurs-rapportage	Begrotings-wijzigingen 2025-2
Saldo baten en lasten	4.000.000	3.707.090	-292.910
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-4.000.000	-3.707.090	292.910
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	4.000.000	4.000.000	0
Structureel begrotingssaldo	4.000.000	4.000.000	0

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



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3014 GN Rotterdam

088 5445 100

informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Ontwerp: Leene Communicatie/VormVijf

December 2025