Vervoerregio Amsterdam

KADERNOTA 2026

VOORWOORD

We zijn twee jaar onderweg met ons bestuursakkoord, waarmee we een stap vooruitzetten naar een duurzaam bereikbare regio. Twee jaar waarin we reizigers voorzichtig zagen terugkeren in ons openbaar vervoer, de tramverbinding met Uithoorn is gaan rijden en we honderden ov-haltes beter toegankelijk hebben gemaakt. Helaas zagen we intussen bij veel projecten de uitvoeringskosten oplopen en kampen gemeenten en vervoerders nog altijd met een tekort aan personeel. Ook is er nog geen vermindering in het aantal verkeersslachtoffers. We hebben dus ook de komende twee jaar nog meer dan genoeg te doen.

Zo werken we verder aan de belangrijke schaalsprongprojecten om onze regio ook op de lange termijn bereikbaar te houden. Voor ZuidasDok en de nieuwe metrolijnen blijven we met al onze partners in gesprek over de lastige financieringsopgave en werken we de ontwerpopgaven intussen steeds verder uit. Goed nieuws is er voor de Oostbrug over het IJ, waarvoor de Vervoerregio vorig jaar een reserveringsbesluit nam. We zijn trots op dit historische besluit waarmee de brug kan worden aangelegd.

In 2024 hebben we met GVB hard gewerkt aan ambities voor het ov in Amsterdam de komende jaren. We gaan ervan uit in 2025 tot een succesvolle afronding van de inbesteding van de concessie Amsterdam te komen. Ook starten we in 2026 in een belangrijke nieuwe rol als regisseur voor regionale deelmobiliteit. In deze kadernota stellen we voor om daar de middelen voor vrij te maken.

We schreven het u al eerder: voor alles dat we doen rekenen we op samenwerking en steun, bijvoorbeeld van de rijksoverheid. Vanuit Den Haag kregen we vorig jaar onverwacht goed nieuws, gevolgd door een heel ander geluid. Eerst was er het besluit over de bijdrage vanuit motie-Bikker. Dat geld biedt ons structurele steun om de verschraling van ons ov tegen te gaan. Die steun is hard nodig. In onze vorige begroting las u hoe we die extra middelen gaan inzetten.

Het nieuwe Kabinet wil vanaf 2026 om administratieve redenen de jaarlijkse Brede Doel Uitkering met 10% korten. Nu heeft het Kabinet ook besloten om af te zien van een overheveling naar gemeente- of provinciefonds. Hiermee vervalt feitelijk de grondslag voor de bezuiniging naar beide vervoerregio's. Het is mogelijk dat de bezuiniging wel het ministerie treft, maar niet de vervoerregio's. Als onverhoopt de bezuiniging toch doorgaat zal een groot deel van de extra inkomsten in één keer weer tenietgedaan worden. Het stelt ons voor de lastige opgave om een vuist te maken tegen de verschraling zonder dat ons budget structureel toeneemt. En dat terwijl duidelijk is dat om onze doelen te behalen, onze uitgaven op de lange termijn structureel omhooggaan. We zijn nog in gesprek over de BDU en op het moment van schrijven van deze kadernota, is het onzeker of de bezuinigingper 2026 doorgaat. Het werpt wel zijn schaduw vooruit en we doen bij deze kadernota een voorstel om dit eenmalig op te vangen.

We blijven ons onverminderd inzetten voor een bereikbare regio en bereiden ons voor om in de volgende kadernota (2027) lastige keuzes te maken, als dat onverhoopt nodig is. Dat doen we samen met u.

Gerard Slegers

Portefeuillehouder Financiën

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	**2**
INHOUDSOPGAVE	**3**
Inleiding	**4**
deel A: Ons beleid bepaalt onze inzet	**5**
Deel B: Belangrijkste opgaven 2026	**7**
Deel C: Ontwikkelingen na 2026	**10**
Deel D: Financiële uitgangspunten en ontwikkelingen	**11**
Deel E: Begrotingsproces 2026	**15**

INLEIDING

In deze kadernota geeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam alle uitgangspunten, voornemens en kaders waarbinnen de begroting 2026 wordt opgesteld. We leggen daarin nieuwe richtingen en keuzes voor het eerst aan u voor. Zo werken we toe naar de volgende begroting. U leest hoe we onze doelen uit het Beleidskader *Verbinden in Verscheidenheid* in acties omzetten. Dat is van invloed op de financiële keuzes die de Vervoerregio maakt. Keuzes over toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem, goed onderhoud en het gezond, betaalbaar en toegankelijk houden van ons openbaar vervoer.

Ook zetten we in deze kadernota 2026 een volgende stap in de betere koppeling tussen de begroting en de ambities van ons Beleidskader Mobiliteit. De hoofddoelen van het beleidskader zijn vertaald in onderliggende strategische doelen. Deze meetbare strategische doelen gaan we gebruiken om toekomstige financiële keuzes te koppelen aan de stand van zaken bij het behalen van onze beleidsambitie.

Ten slotte hebben we dit jaar de planning van onze kadernota en begroting vervroegd. Zo leest u deze kadernota al eerder dan u van ons gewend was en krijgt u al in het voorjaar de gelegenheid om uw zienswijzen op onze voorgenomen begroting 2026 op te stellen. Hiermee komen we tegemoet aan een vaak geuite wens van gemeenten om meer tijd vrij te maken voor deze zienswijzen. Met deze planning stelt de regioraad nog vóór het zomerreces de nieuwe begroting vast.

In deze kadernota gaan we achtereenvolgens in op:

- De inzichten vanuit de monitoring van ons beleid
- De belangrijkste opgaven voor 2026
- De belangrijkste opgaven voor de jaren daarna
- De financiële uitgangspunten en ontwikkelingen voor de begroting 2026 en verder
- Het begrotingsproces 2026

DEEL A: ONS BELEID BEPAALT ONZE INZET

Een goed ingericht mobiliteitssysteem draagt bij aan een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Mobiliteit is een middel om brede welvaart te vergroten, zowel voor reizigers als voor niet-reizigers. Die gedachte is de basis van ons beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid'. De doelen die daarin staan, geven richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken. Ons beleid bepaalt dus onze inzet. In deze kadernota leest u welke richting we op willen gaan, en waarom.

Deze doelgerichte aanpak vereist dat we scherper in beeld brengen wat onze activiteiten opleveren. Want op basis van die inzichten kunnen we bijsturen. Waar presteren we goed, waar blijven we achter bij onze doelen en waar moet geld bij? En ten koste waarvan? Door helder te hebben waar de grootste uitdagingen liggen, kunnen we beter onze keuzes maken. Of het nu gaat om de grootste investeringen of om kleine wijzigingen in het ov-netwerk. En of het nu gaat over méér of mínder geld. De jaarlijkse kadernota speelt daar een belangrijke rol in. In de brief over de uitwerking van de motie Moeskops hebben we deze aanpak eerder al aangekondigd.

Vijf samenhangende hoofddoelen
De vijf hoofddoelen van het Beleidskader Mobiliteit zijn eind 2024 door ons concreter gemaakt: door nadere beleidsuitwerkingen met meetbare indicatoren hebben we een beter beeld hoe we ervoor staan en waar we naartoe willen werken.

- **Bereikbaarheid:** We bieden iedereen mogelijkheden om binnen redelijke tijd, tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn. De belangrijkste voorzieningen in de regio zijn bereikbaar, de geboden vervoersopties zijn aantrekkelijk en het aanbod past bij de STOMP-ladder.
- **Inclusiviteit:** We willen dat iedereen genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, opleiding of werkplek te bereiken. Het mobiliteitssysteem is fysiek toegankelijk, biedt begrijpelijke reisinformatie, is betaalbaar, sociaal veilig en gastvrij.
- **Duurzaamheid:** We werken aan een ecologisch neutrale impact van het mobiliteitssysteem, door het verminderen van uitstoot van schadelijke gassen, verminderd grondstoffenverbruik en het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit. Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen.
- **Verkeersveiligheid**: De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, moet vanaf 2030 een trendbreuk zichtbaar zijn en de stijging van ongevallen omgezet zijn in een daling.
- **Gezondheid:** Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan de fysieke en mentale gezondheid van onze reizigers en inwoners. Het aandeel verplaatsingen te voet en per fiets neemt toe, wegen en fietspaden voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit en de omgeving ondervindt zo min mogelijk last van mobiliteit.

Om deze doelen te bereiken, werken we volgens **vier principes:**

- De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.
- STOMP is de basis.
- Ieder gebied vraagt om een andere oplossing.
- Mobiliteit en ruimte versterken elkaar.

Monitoringsinzichten
De monitoring van het beleidskader en haar doelen komt op gang. Hoewel de monitor in 2025 verder uitgewerkt wordt, zijn op basis van de nu voorhanden zijnde cijfers en prognoses eerste inzichten te delen die richting geven aan de uitgaven in de aankomende jaren.

De bereikbaarheid van en in de regio is over het algemeen goed, zeker in vergelijking met andere delen van het land. Wel zijn er uitdagingen zichtbaar. Hoewel het aantal OV-reizigers jaar op jaar blijft toenemen, zijn we nog altijd niet terug op het niveau van 2019. Het meest recente Mobiliteitsbeeld van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) verwacht voor bus, tram en metro pas in 2028 terug te zijn op dit niveau. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van het OV-aanbod. Daarnaast is er al enkele jaren een lagere reizigerswaardering voor het OV en scoort de waardering van de betaalbaarheid zelfs onvoldoende (5,4).

Het aandeel volledig toegankelijke OV-haltes is in 2024 gestegen naar 38% van het totale aantal. Dit is een stijging van 4% ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook in de aankomende jaren zal dit aandeel verder toenemen.

De elektrificatie van bussen zet door. Vanaf 2024 zijn bijna alle bussen in de vervoerregio elektrisch, waardoor het OV steeds minder schadelijke stoffen uitstoot. Het bredere mobiliteitssysteem laat echter een hogere uitstoot zien dan in de jaren ervoor, met name door een toename van het aantal auto’s en logistieke bewegingen. Deelmobiliteit laat met name in de stad een hele voorzichtige groei zien, maar blijft daarbuiten steken. Op het totale aantal verplaatsingen is het geschatte aandeel deelmobiliteit verwaarloosbaar klein.

De verkeersveiligheid in de vervoerregio laat nog geen dalingen zien in het aantal te betreuren verkeersdoden en gewonden. Het aantal verkeersdoden lag met 39 in 2023 hoger dan in 2022, maar nog wel lager dan in 2021 (47). De cijfers voor 2024 zijn nog niet bekend. Voor het aantal zwaargewonde verkeerslachtoffers is de prognose zorgwekkend; voor de aankomende jaren wordt een voortdurende stijging verwacht ten opzichte van de 520 slachtoffers in peiljaar 2021.

Wandelen en fietsen zitten nog niet in de lift. Het aandeel fietsverplaatsingen in de regio is constant, zowel op aantal verplaatsingen als aantal kilometers. Verder is zichtbaar dat verplaatsingen te voet afnemen in aandeel en afstand. Ook is er een grote inhaalslag te maken op de luchtkwaliteit in onze regio, waar momenteel nul procent van het wegoppervlak voldoet aan de norm die is gesteld door het WHO voor fijnstof en stikstof.

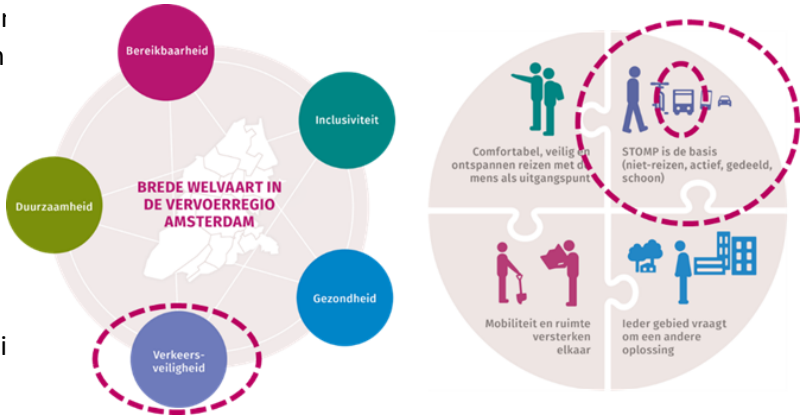
Deel B: Belangrijkste opgaven 2026

In de kadernota 2025 zijn voor drie onderwerpen intensiveringen benoemd. Deze hebben geleid tot ingezette maatregelen, die langer doorlopen dan slechts een jaar en daarom nog niet altijd zichtbaar in de monitoring. Een voorbeeld is het maatregelenpakket Bikker, waar we in drie jaar tijd (2024 tot en met 2026) breed investeren in het ov-systeem om verschraling tegen te gaan. Ook toegankelijkheid is hierin een belangrijk onderdeel. Daarnaast draagt het meeste geld uit de motie Bikker structureel bij aan de betaalbaarheid van het ov voor de reiziger.

Tegelijkertijd zien we dat we méér kunnen en moeten doen op deze drie onderwerpen. Zo zien we nog geen gewenste verplaatsing “naar links” op de STOMP ladder, die wel belangrijk onderdeel is van een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan brede welvaart. Dat komt onder andere terug als negatieve impact op luchtkwaliteit, te lage waardering van het ov, en het nog niet stijgen van actieve mobiliteit. Op verkeersveiligheid is de gewenste trendbreuk nog niet zichtbaar.

Hoewel ten opzichte van 2025 de accenten anders zijn, zien we ook in 2026 de volgende onderwerpen als essentieel.

1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP
2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen
3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.



1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP: ov moet blijven opschalen en is essentieel

Openbaar vervoer vormt hét (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand. Hier hebben we als Vervoerregio een hoofdrol, als opdrachtgever van het ov. We werken hard om het ov-aanbod zo goed mogelijk in stand te houden en negatieve ontwikkelingen – zoals achterblijvende reizigersopbrengsten en personeelstekorten – tegen te gaan. In 2024 presenteerden we een aanpak tegen de verschraling in het ov en daarvoor benutten we het extra geld van de Motie Bikker. Met dit geld konden we ook structureel een zeer grote tariefverhoging voorkomen per 2024. Deze was dit jaar namelijk extra hoog geweest als gevolg van de inflatiepiek (meer dan 10%). Door onze vervoerders structureel te compenseren voor deze piek, voorkomen we een schok in de betaalbaarheid van het ov.

Het afgeschaalde ov aanbod en de daarbij soms ook hoge rituitval helpt niet in de waardering van ons ov systeem. Personeelstekort is nog altijd de grote beperkende factor. Daarom helpt de Vervoerregio onze vervoerders hierbij. Zo zijn er pilots met het inzetten van Engels sprekende chauffeurs, is er geld beschikbaar voor extra initiatieven van vervoerders die het tekort moeten verminderen (maatregelenpakket Bikker) en zijn afspraken over het huidige vervoeraanbod mede gebaseerd op de beschikbaarheid van personeel. De focus ligt hierbij op het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling,

zelfs als dat langzamer opschalen dan gehoopt met zich meebrengt. Tegelijkertijd is opschalen wel het doel én vooruitzicht. Dit is ook zo afgesproken met onze vervoerders.

Intussen bereiden we het vergroten van het ov-aanbod voor. Overal in de regio lopen studies naar het ov van de toekomst, zoals de verbinding van Amsterdam naar Schiphol en Haarlemmermeer, het sluiten van de Amsterdamse metroring en BRT/Metrobus op de ZaanIJ-corridor. Hiermee maken we grote ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Tegelijkertijd zien we ook dat deze ambities tot stijgende uitgaven zullen leiden.

2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen: naar links op de stomp ladder

We willen mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die bovendien relatief weinig ruimte innemen. Dat vereist extra investeringen in onder meer openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsroutes. We zien dat die investeringen vooral nodig zijn op plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen bij worden gebouwd. Juist op die plekken zijn we onze betrokkenheid gaan vergroten en werken we samen met gemeenten en ontwikkelaars aan het op tijd bieden van keuzeopties. In mobiliteitsplannen en -programma's voor grote woningbouw- en transformatiegebieden staan de afspraken over welke maatregelen en investeringen als eerste nodig zijn en wie welk deel betaalt. Hier doet ook het rijk aan mee. In 2025 werken we opnieuw toe naar afspraken over rijksgeld voor de ontsluitingen in deze gebieden.

In 2024 zagen we al op veel plekken hinder op onze volle verkeersnetwerken en we verwachten dat die hinder in 2025 verder toeneemt. Veel infrastructuur – op de weg en op het spoor – is aan vervanging toe. Ondertussen zijn grote projecten zoals Zuidasdok en de A9 in Amstelveen in uitvoering en met evenementen zoals SAIL, Amsterdam 750 jaar en de formule 1 in Zandvoort verwachten we extra veel bezoekers. Dat de hinder daarmee toeneemt, is opnieuw iets dat we moeten accepteren. Maar het is ook een reden om in actie te komen: overheden in de Amsterdamse regio werken samen aan een aanpak die reizigers informeren over hinderperiodes en de alternatieven waaruit ze kunnen kiezen. We proberen mensen te helpen andere reiskeuzes te maken en hun mobiliteit beter te spreiden over de week en over de dag. Tijdens de werkzaamheden, maar liefst structureel. Hier is extra inzet in geld en personeel voor nodig. Zo benutten we de bestaande infrastructuur beter.

Met de uitwerking van *publieke mobiliteit* versterken we het ov en maken we een meer intense beweging naar links op de STOMP-ladder: naar meer duurzame, ruimte-efficiënte mobiliteit en meer mobiliteitsmogelijkheden voor iedereen in onze regio. Met een samenhangend aanbod van bus, tram, metro en trein, flexvervoer en deelmobiliteit kunnen we de reiziger meer keuze bieden en daarmee optimaal bedienen.

In december 2024 presenteerden we u onze regionale aanpak voor deelmobiliteit, die we in 2025 verder gaan uitwerken. In 2026 verwachten we tot implementatie over te gaan, met daarbij ook een nieuw, eigen programma op de begroting.

En op gebied van ons OV is er hier ook werk te doen. Binnen de concessies zijn er behalve het snel opschalen op drukke lijnen om groeiende reizigersaantallen aan te kunnen, ook veel wensen voor herstellen van vervallen en introduceren van nieuw aanbod. We werken aan beiden, maar zijn vanuit

schaarste (van personeel) toch regelmatig gedwongen om te kiezen. Dit doen we steeds meer aan de hand van integrale afwegingen van onze doelen.

3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken

Verkeersveiligheid is voor ons een topprioriteit. We willen in 2050 geen verkeersdoden en ernstige slachtoffers meer en vanaf 2030 moet de trend duidelijk dalen. In de vorige kadernota las u al dat we extra geld uittrekken voor onder meer de veilige inrichting van fietspaden en 50km wegen. Het rijk doet daar dit jaar ook een bijdrage in met de regeling voor kleine maatregelen. Zo groeit het totale budget waar gemeenten hun weginrichting mee kunnen aanpassen, en dat maakt extra investeringen mogelijk. We gaan gemeenten de komende jaren ook helpen met een aanpak waarbij we voor 50km wegen waar ov rijdt tot een goede, afgewogen inrichting komen. Onze regionale inzet voor verkeersveilig gedrag krijgt het komend jaar een impuls met een nieuwe aanbesteding van onze contracten voor educatie en campagnes.

Deel C: Ontwikkelingen na 2026

Kijkende naar de laatste meerjarenraming zien we dat kosten op veel onderwerpen zijn toegenomen. Zo heeft het veranderde ov gebruik (bijvoorbeeld doordat forenzen niet meer dagelijks naar kantoor gaan), sinds Corona de reizigersopbrengsten doen dalen, en hebben we (ondanks veel afschalen) wel het netwerk zoveel mogelijk in stand gehouden. Dat heeft veel gevolgen voor de kosten vanuit de Vervoerregio. Dit geldt ook voor het dempen van de tariefverhoging in 2024, wat tot een jaarlijkse kostenpost van ongeveer €48 miljoen leidt. Daar komt bij dat we ook verbetering willen op tal van doelen en die moet nog verder worden ingezet. Ook komen er veel ruimtelijke ontwikkelingen op ons af, met meer reizenden in onze regio. Onze inzet op een permanente bijdrage aan brede welvaart zorgt voor een bredere en soms andere kijk dan vroeger.

Voorziene toename van kosten voor ov en het uitvoeringsprogramma Mobiliteit
Er is meer ov nodig om de belangrijke rol van ov binnen STOMP blijvend te vervullen op zowel het huidige netwerk als de noodzakelijke uitbreidingen ervan. In de eerstvolgende jaren is dit onderdeel van de ov-concessies en is er budget voor herstel. In de jaren daarna is méér nodig dan dat, zoals ruimtelijke ontwikkelingen en verwachte groei van mobiliteitsbehoefte in algemene zin laten zien. Dat brengt ook meer railinfrastructuur om te onderhouden, meer rollend materieel en meer financieringsvraag dan nu in de meerjarenraming zit. Ook op grote projecten rondom bijvoorbeeld stations zien we veel voortgang die nog niet is begroot (initiatieven nu nog zonder financiële status tot een promotiebesluit) en daarom een stijging van uitgaven in de komende 10 jaar.

Mogelijke BDU-korting leidt tot keuzes op basis van onze beleidsdoelen
Mogelijk krijgt de Vervoerregio te maken met een korting van 10% op de BDU. Als deze korting doorgaat, zal dit impact hebben op hoe snel en óf we al onze doelen kunnen behalen op de lange termijn. We bouwen zoals in deel A beschreven met de monitoring van het beleidskader aan de mogelijkheid om goed te zien wat het effect van ons bestede geld is. Op die manier kunnen we, als de bezuiniging werkelijkheid wordt, in de volgende kadernota zoeken naar vermindering van uitgaven (en mogelijk ambities) die een zo klein mogelijke impact geeft in het behalen van onze strategische doelen.

Deel D: Financiële uitgangspunten en ontwikkelingen

De middelen die volgen uit de **motie Bikker** helpen ons om onze doelen waar te maken. Het geld is namelijk bedoeld om structureel te helpen verschaling in het ov te voorkomen. En dat is hard nodig, omdat kosten zijn toegenomen, groei op ons afkomt en onze uitgaven daardoor gaan stijgen. Dit zorgt voor een positief perspectief. Omdat in de afgelopen jaren door diverse factoren zoals personeels en materieel tekort geplande uitgaven niet zijn doorgegaan of zijn doorgeschoven, is er op dit moment sprake van een positief BDU-saldo.

Tegelijkertijd kan dat niet los gezien worden van andere bijdragen vanuit het Rijk. Zo zijn de eerder afgesproken bijdragen voor de verbindingen Amsterdam Zuid – Haarlemmermeer en Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum écht nodig. We gaan ervan uit dat dit hersteld wordt.

De **hoogte van de BDU** zelf kan evenmin ter discussie staan. Helaas is dit wel het geval en daarmee komt het behalen van onze doelen (en die van het Rijk) verder van ons af te staan. Op het moment van schrijven van deze kadernota is er nog geen duidelijkheid over de BDU-korting van 10%, die mogelijk per 2026 in gaat. Omdat de overheveling naar gemeente- of provinciefonds van de baan is, is er geen grondslag meer voor deze bezuiniging. Daarom is dit niet in deze kadernota verwerkt en dus ook geen uitgangspunt van de begroting 2026. Mocht de bezuiniging doorgaan, gaan we zoals we in deel C beschreven aan de slag om opties te selecteren die de impact zo beperkt mogelijk maken.

Als de **korting op de BDU** doorgaat, zullen we deze bezuinigingen in 2026 opvangen door eenmalig gebruik te maken van de risicobuffer binnen het BDU-saldo. Daarmee nemen we onzekerheid voor de korte termijn weg en creëren we financiële stabiliteit. Er ontstaat zo meer tijd om gedegen keuzes vanaf 2027 zorgvuldig te bespreken met de regioraad en belangenorganisaties.

Daarnaast is de vermindering op de vergoeding van de **OV-studentenkaar**t helaas een feit. Dit vangt de Vervoerregio in 2026 net als in 2025 op met de post onvoorzien in het maatregelenpakket Bikker. In de Kadernota 2027 is dit onderdeel van de dan te maken keuzes binnen het geheel van BDU-middelen. Doel is (conform de uitgangspunten van het maatregelenpakket Bikker) het ov dan niet alsnog te laten verschralen.

Financiële uitgangspunten 2026 en volgende jaren

Voor het jaar 2026 wordt als startpunt uitgegaan van de jaarschijf 2026 zoals opgenomen in de vastgestelde begroting 2025 en daarbij het meerjarig financiële kader. De financiële uitgangspunten voor de begroting 2026 zijn:

1. De aanpassingen door het verwerken van de effecten van de jaarcijfers 2024;
2. De verwachte bijstellingen uit de 1e begrotingswijziging 2025 (1e Bestuursrapportage 2025);
3. Prijsontwikkeling/Indexeringen: Bij het opstellen van de begroting 2026 is de definitieve indexering van de BDU voor 2026 niet bekend. Daarom wordt uitgegaan van prijspeil 2025 opgehoogd met een voorlopig indexcijfer.
   Deze wordt berekend door het gewogen gemiddelde te nemen van: Loonvoet sector overheid (50%), Prijs materiele overheidsconsumptie (imoc) (25%) en Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi) (25%). Deze 3 cijfers worden gepubliceerd in de Macro Economische Verkenning van het CPB (17 september 2024).

Daarnaast wordt bij het opstellen van de begroting 2026 rekening gehouden worden met het verschil tussen de begrote index 2024 (4%) en de werkelijke index over 2024 (4,456%), dit is 0,456%. Het berekende indexpercentage wordt gebruikt voor de subprogramma's: Investeringsgenda mobiliteit, Amri en Concessies.

4. Er wordt vooralsnog uitgegaan van gelijkblijvende BDU met een structurele toename vanwege motie Bikker.
5. Een onverhoopte bezuiniging op de BDU wordt in 2026 opgevangen door de inzet van de risicobuffer, een onderdeel van het BDU-saldo, en structureel ingevuld vanaf de Kadernota 2027 door de in 2025 in kaart te brengen bezuinigingsmogelijkheden.
6. We nemen een nieuw sub-programma deelmobiliteit op in de begroting
7. In de meerjarenraming nemen we de in de toekomst stijgende uitgaven in lijn met de strategische doelen uit het beleidskader mee

Overige uitgangspunten

1. De begroting is structureel sluitend. Dat wil zeggen dat in 2029 de structurele lasten volledig gedekt zijn door de structurele baten. In de jaren daartussen is het toegestaan dat de structurele lasten deels gedekt zijn door incidentele baten (bv. door de inzet van het saldo BDU);
2. De Vervoerregio neemt, net als in voorgaande jaren, geen centrale post onvoorzien op in de begroting, dit omdat dit niet toegelaten is vanuit de BDU-gelden;
3. Van de 14 Gemeenten wordt geen bijdrage gevraagd, daarom zijn er geen financiële consequenties waar zij in hun begroting rekening mee moeten houden;
4. Vrije ruimte: Het saldo BDU geeft de beschikbare vrije ruimte weer. Eventuele programmering van deze vrije ruimte dient besloten te worden door de regioraad;
5. Vervoerregio heeft leningen verstrekt voor het investeren in Zero Emissie (ZE) bussen. De middelen hiervoor zijn aangetrokken bij de Bank Nederlandse Gemeente (BNG). Verder heeft de Vervoerregio garanties afgegeven aan GVB voor leningen ten behoeve van aanschaf van activa;
6. De volgende paragrafen maken integraal deel uit van de begroting 2026: Verbonden partijen, weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering, bedrijfsvoering en onderhoud kapitaalgoederen;
7. De Vervoerregio Amsterdam kent een programma, welke onderverdeeld is sub-programma's;
8. In de nota risicobeheersing en weerstandsvermogen staat beschreven hoe de vervoerregio omgaat met deze onderwerpen.

Belangrijkste financiële ontwikkelingen na de vastgestelde begroting 2025 & de daarop volgende bestuursrapportages

Voorziene stijging van uitgaven ov (draagt bij aan intensiveringen van prioriteiten 1 en 2)

Zoals in deel C beschreven is er voor de komende jaren door de huidige contractafspraken voldoende perspectief op groei van ons ov, en hebben we diverse tijdelijke fondsen beschikbaar. Dit blijft niet het geval gezien onze ambities en de grote ruimtelijke opgaven die meer van ons vragen dan nu. We begroten daarom vanaf 2027 ieder jaar 3 miljoen extra (oplopend, dus 2028 6 miljoen en zo verder, over de komende 10 jaar 138 miljoen extra) voor alle concessiegebieden samen. Een toedeling van het geld over de specifieke programma's vindt later plaats.

De vervoerders worden gecompenseerd voor het verlagen van de studenten ov-vergoeding per 2025. Dit voorkomt afschalen van het ov-aanbod en/of extra tariefverhogingen. Dit kost ons 10 miljoen per jaar. Voor 2026 wordt dit net als 2025 betaald uit het thema onvoorzien uit het maatregelpakket Bikker. Vanaf 2027 zijn de Bikker middelen onderdeel van de reguliere BDU en wordt de compensatie hieruit betaald.

In het Bikkerpakket zitten meer maatregelen die mogelijk een structureel effect hebben. Een voorbeeld hiervan is de stelpost die is opgenomen voor een tariefmaatregel per 2026, aanvullend op het nieuwe tariefsysteem. Hoewel er nog geen besluit genomen is over de maatregel, gaan we er vooralsnog van uit dat deze structureel wordt, en dus ook blijft staan in de meerjarenraming in voor 10 miljoen per jaar vanaf 2027.

Voorziene stijging van Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (draagt bij aan intensiveringen van prioriteiten 1, 2 en 3)

De Vervoerregio werkt samen met gemeenten, provincies, het rijk en partijen als ProRail, NS en Schiphol aan de voorbereiding van nieuwe mobiliteitsproiecten (zie deel C). Dit zijn verkenningen en studies die nu nog geen financiële status hebben in ons uitvoeringsprogramma, maar waarvan we die wel in de komende tijd voorzien. Wij vinden ze belangrijk, onze partners ook. En ook zij nemen zich voor om hier bijdragen voor vrij te maken, of hebben dat al gedaan. Denk hierbij aan ontwikkelingen van grote ov-knooppunten en nieuwe HOV-verbindingen. Daarom nemen we voor de komende 10 jaar in totaal 150 miljoen extra op in de meerjarenraming.

Deelmobiliteit (draagt bij aan intensivering van prioriteit 2)

Op 17 december 2024 heeft de Regioraad kennisgenomen van dat we in 2025 samen met de gemeenten een regionale aanpak voor deelmobiliteit gaan uitwerken. In 2026 verwachten we tot implementatie over te gaan. Voor 2026 gaan we hierbij uit van € 0,7 miljoen implementatiebudget, voor 2027 een eenmalig realisatiebudget van € 1 miljoen en vanaf 2027 jaarlijks een bedrag van €8 miljoen voor exploitatie, inclusief een mogelijk effect op onze ov-concessies. Deze bedragen zijn tevens richtinggevend voor de uitwerking in 2025.

(bedragen in miljoenen)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
OV uitgaven		+3	+6	+9
Studenten OV		+10	+10	+10

Tariefmaatregelen		+10	+10	+10
UPM	+15	+15	+15	+15
Deelmobiliteit	+0,7	+1	+8	+8

In onderstaande tabel worden bovenstaande mogelijke ontwikkelingen per jaar weergegeven.

Deze Kadernota is het eerste P&C product van de nieuwe jaarcyclus. Bovenstaande ontwikkelingen geven een beeld van de toekomstige financiële behoefte van de Vervoerregio. We hebben echter meer ambities dan we momenteel aan financiële ruimte hebben. Dit heeft te maken met de groeiende economie, bevolking en woningbouw en de daarmee samenhangende groeiende mobiliteitsvraag. Aangezien de omvang van de BDU niet meegroeit met de mobiliteitsgroei is dit een knelpunt. Bij Begroting 2026-2029 zal, conform de uitgangspunten zoals beschreven in deel D, een structureel sluitend financieel beeld worden voorgelegd.

DEEL E: BEGROTINGSPROCES 2026

Met de kadernota worden de uitgangspunten, kaders en voornemens gepresenteerd waarbinnen de begroting van 2026 wordt opgesteld. We presenteren het financieel kader als de meerjarenbegroting zoals die na vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2025 geldt. Daarmee is in dat kader nog geen rekening gehouden met nieuwe voornemens of ontwikkelingen. De doelstellingen voor 2026 worden daarop aangepast en budgettair ingepast bij het opstellen van de Begroting 2026-2029.

In vergelijking met het begrotingsproces van vorig jaar is er een belangrijke wijziging doorgevoerd, namelijk het vervroegen van de begrotingsprocedure in het jaar. Deze aanpassing is gemaakt met het oog op een aantal voordelen:

1. Efficiënter proces

Het vervallen van de aparte ontwerpbegroting verkort de doorlooptijd. De begroting wordt rechtstreeks in de regioraad geagendeerd voor vaststelling in juli, wat leidt tot een aanzienlijk gestroomlijnde procedure.

2. Wettelijke verplichting

Artikel 34, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) vereist dat de begroting uiterlijk op 15 september aan de toezichthouder, de provincie, wordt voorgelegd. De nieuwe planning maakt het mogelijk om aan deze verplichting te voldoen.

3. Voorkomen van knelpunten in de zienswijzeprocedure

Voorheen liep de zienswijzeprocedure door tot september, een periode waarin gemeenteraden niet vergaderen. Dit bemoeilijkte het tijdig indienen van zienswijzen en verstoorde het proces voor zowel de Vervoerregio als de gemeenten. Met de nieuwe planning kunnen zienswijzen nu tijdig en zonder onderbrekingen worden behandeld.

4. Betere afstemming met gemeentelijke planning

Gemeenteraden krijgen voldoende tijd om zienswijzen te formuleren en in te dienen vóór de zomervakantieperiode. Dit voorkomt vertragingen en vergemakkelijkt een goede samenwerking tussen de Vervoerregio en de gemeenten.

5. Verbeterde kwaliteit van besluitvorming

Door het schrappen van de ontwerpbegroting en directe agendering van de begroting wordt het proces vereenvoudigd. Dit draagt bij aan een heldere, kwalitatief betere besluitvorming zonder dubbele stappen.

De vervroeging en inkorting van het proces leidt ertoe dat de Regioraad de begroting 2026 voor de zomer, namelijk op 8 juli, kan goedkeuren. Het aanvragen van uitstel aan gedeputeerde staten om de begroting na 15 september in te dienen is ook niet meer nodig.