

ONTWERPBEGROTING 2027-2030

INHOUD

Voorwoord	4
Leeswijzer	5
Ons beleid bepaalt onze inzet	6
Verbinden in verscheidenheid	7
Bestuurlijke speerpunten 2027	8
Samenvattend financieel beeld	14
Programmabegroting	18
Programma verkeer & vervoer	19
Investeringsagenda Mobiliteit	19
Amsteltram	24
Grote projecten schaa sprong ov	25
Concessies	28
Concessie Amsterdam	31
Concessies Streek	38
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	45
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	49
Apparaatskosten	51
Overhead	52
Algemene dekkingsmiddelen	54
Paragrafen	56
Paragraaf Weerstandsvormogen en risicobeheersing	57
Paragraaf Financiering	66
Paragraaf Bedrijfsvoering	70
Paragraaf Verbonden partijen	73

Openbaarheidsparagraaf (Wet open overheid)	75
Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen	76
Begroting in cijfers	77
Overzicht baten en lasten 2027-2030	77
Overzicht Incidentele baten en lasten	78
Ontwikkeling BDU-saldo 2026-2029 en meerjarenperspectief 2026-2036	79
Overzicht baten en lasten per taakveld	81
Uiteenzetting financiële positie	82
Bijlagen	83
Bijlage 1 Beleidsindicatoren	83
Bijlage 2 EMU-saldo	84
Bijlage 3 Afkortingen- en begrippenlijst	85

VOORWOORD

Onze missie is samenwerken aan bereikbaarheid voor iedereen. Want alle bewoners en bezoekers in onze regio moeten zich prettig, gezond en veilig kunnen verplaatsen. Elke reis doet er tenslotte toe. Dit betekent dat we kiezen voor de juiste investeringen in mobiliteit en infrastructuur. We zetten in op vervoersopties die aansluiten bij het karakter van onze regio. Zo bouwen we aan betrouwbare en betekenisvolle mobiliteit.

Ons mobiliteitssysteem moet kunnen meegroeien met de maatschappij. Daarvoor zijn blijvend voldoende middelen voor nodig. Dat geldt ook, voor de belangrijke opgave om onze regio verkeersveiliger te maken. In deze begroting nemen we budget op voor het ontwikkelen van betrouwbaar, betaalbaar en toekomstbestendig ov, voor fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en voor woningbouwontsluitingen in ons uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Voor grote schaa sprongprojecten zoals Zuidasdok en de nieuwe metrolijnen hebben we onze bijdragen over een langere periode opgenomen, want we verwachten met een nieuw kabinet tot doorbraken te komen. We kunnen al deze ambities alleen waarmaken wanneer we structureel over voldoende inkomsten beschikken. De dreigende korting van 10% op onze jaarlijkse inkomsten van het Rijk hebben we voor 2027 in elk geval deels kunnen voorkomen. We blijven ook met het nieuwe kabinet in gesprek over hoe we die korting ook definitief van de baan krijgen.

Uiterlijk op 1 juni presenteert het Rijk haar voorjaarsnota. Dan weten we hopelijk meer over, hoe het nieuwe kabinet wil omgaan met de korting op de BDU. Dan kunnen we het gesprek met de regioraad vervolgen of en zo ja welke keuzes we moeten maken als Vervoerregio.

In de Kadernota las u al wat op dit moment de belangrijkste ontwikkelingen zijn en welke keuzes wij daarin maken. Deze keuzes zijn in de begroting voor 2027–2030 uitgewerkt. U kunt nu lezen met welke activiteiten, maatregelen en projecten wij aan de slag gaan en welke financiële middelen daarvoor worden ingezet. Voor het eerst werken wij in deze begroting bovendien met een aantal duidelijke en meetbare doelstellingen (kpi's), zodat inzichtelijk wordt welke effecten onze inspanningen hebben.

Als dagelijks bestuur hebben we ons in de afgelopen jaren met veel betrokkenheid en plezier ingezet voor een bereikbare regio waarin iedereen prettig en veilig kan bewegen. Dat werk is natuurlijk nog niet klaar, zoals deze begroting ook laat zien. Ook de komende jaren is er veel werk te verzetten. We bereiden nu alvast de weg voor waarop een nieuw bestuur de komende periode verder kan.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam



LEESWIJZER

De begroting 2027-2030 bestaat uit drie hoofdonderdelen: het algemene deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die de basis zijn van de begroting. Hierin lichten we ook onze strategische doelen toe. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op het programma Verkeer & Vervoer. Ook bevat het onderdeel programmabegroting toelichtingen over Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In dit onderdeel gaan we ook in op de nieuwe set tactische beleidsindicatoren waarop we willen gaan sturen. Deze zijn onderdeel van een verbeteringsplan om onze beleidsvoortgang beter te koppelen aan onze uitgaven, maar ze zijn nog niet compleet of uitputtend. De programmabegroting is aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen. In deze paragrafen geven we een algemeen inzicht in enkele thema's die belangrijk zijn voor de begroting. Dat zijn: financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen, Wet open overheid en bedrijfsvoering. De 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het vooruitzicht over meerdere jaren en de ontwikkelingen van onze belangrijkste inkomsten en uitgaven.



ONS BELEID BEPAALT ONZE INZET

We willen een bereikbare regio zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn.

Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming kunnen bereiken.

Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur.

Om dat te bereiken werken we aan vijf thema's, volgens vier samenhangende principes. Deze zijn vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit. Dit is de inhoudelijke leidraad voor ons handelen.

VERBINDEN IN VERSCHIEDENHEID

Het beleidskader Mobiliteit ‘Verbinden in Verscheidenheid’ is het centrale strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en biedt richting aan al onze activiteiten en uitgaven. Het vormt daarom ook de basis voor de keuzes die gemaakt worden in deze begroting. 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. Vijf samenhangende thema’s staan hierbij centraal.

Figuur 1: Infographic Beleidskader mobiliteit 2023



In 2027 staan we voor een aantal cruciale uitdagingen die om extra focus, inspanning en investeringen van de Vervoerregio vragen. Het voorkomen van vershraling van ons openbaar vervoer is gezien de nog altijd lopende gesprekken met het Rijk over bezuinigingen topprioriteit, omdat juist groei van ons ov-aanbod is nodig. Deze ambitie is al enkele jaren één van de drie speerpunten in onze kadernota's en begrotingen. Daarnaast blijven we ons inzetten voor gezonde, duurzame en ruimtebesparende vervoerswijzen. Deze moeten niet alleen veilig zijn, maar ook als veilig worden ervaren door iedereen. Daarom zijn dit opnieuw drie hoofdthema's waarvoor we in de afgelopen twee begrotingen extra budget voor de komende jaren beschikbaar stelden, en dat ook in deze begroting handhaven:

1. Ruimte voor groei in ons openbaar vervoer
2. Verbeteren van het STOMP-aanbod, vooral bij nieuwe woningbouw.
3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.

Ruimte voor groei in ons openbaar vervoer

Als opdrachtgever speelt de Vervoerregio een centrale rol in het waarborgen van kwalitatief goed openbaar vervoer. We blijven inzetten op groei van het ov-systeem. Dit doen we onder meer met studies naar toekomstige verbindingen zoals de ZaanIJ-corridor. Tegelijkertijd blijft het behouden van ons huidige lijnennet en het uitbreiden van dienstregelingen waar mogelijk, essentieel.

Het huidige personeelstekort en nog altijd tegenvallende reizigersinkomsten zijn hierbij uitdagingen, vooral binnen de concessie Amsterdam. Samen met de vervoerders volgen we deze ontwikkelingen nauwgezet. Ondanks deze uitdagingen blijft een verdere groei van het ov ons uitgangspunt.

De komende jaren zijn er opnieuw veel werkzaamheden gepland in onze regio, zowel op de weg als het spoor. Dit leidt onvermijdelijk tot vertragingen en langere reistijden voor reizigers. Soms moeten zij uitwijken naar andere vervoermiddelen of routes. Helaas kan dit de tevredenheid over ons ov-systeem negatief beïnvloeden. De Vervoerregio werkt daarom steeds nauwer samen met regionale partners om deze uitdagingen zo goed mogelijk te managen. Dat doen we met het slim afstemmen van werkzaamheden, campagnes en het aanbieden van alternatieve vervoersopties.

Mobiliteitsprojecten en nieuwe woningbouw

Met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voert de Vervoerregio een meerjarig investeringsprogramma uit, met honderden projecten en een jaarlijks budget van ongeveer € 150 miljoen. Vooral in gebieden waar snel veel nieuwe woningen worden gebouwd, is extra investering nodig. Om te zorgen dat bewoners tijdig goede mobiliteitskeuzes kunnen maken, werken we nauw samen met gemeenten, provincies, het Rijk en marktpartijen. Bij de ontsluiting van nieuwbouwlocaties hanteren we het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility-as-a-service en Privéauto. Het is een ordeprincipe dat helpt om keuzes in mobiliteit en ruimte te prioriteren. Het doel van STOMP is niet om de auto te weren, maar om de mens centraal te zetten bij het inrichten van onze leefomgeving. In de mobiliteitsplannen voor woningbouw- en vernieuwingsgebieden maken we concrete afspraken: welke maatregelen en investeringen voorrang hebben en wie welk deel van de kosten draagt.

Ook het Rijk draagt financieel bij: eind 2025 zijn nieuwe afspraken gemaakt over extra rijksbijdragen, in totaal zo'n € 300 miljoen. Deze middelen worden onder meer ingezet voor de ontsluiting van het stadshart van Amstelveen, Haarlemmermeer-West en Haven-Stad in Amsterdam. Zo blijven we bouwen aan een toekomstbestendige en bereikbare regio.

Een veilig mobiliteitssysteem voor iedereen

Richting het jaar 2030 streven we naar een duidelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers, maar die daling is nog niet in zicht. Daarom investeren we extra in een verkeersveilige infrastructuur, onder meer met steun van een rijksregeling voor kleine maatregelen. We zien in veel gemeenten dat op veel wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd van 50 km naar 30 km per uur en de inrichting van deze wegen wordt aangepast aan deze wijziging. Samen met gemeenten kijken we zorgvuldig naar aanpassingen van de wegen waar ook openbaar vervoer rijdt. Daarnaast zetten we in 2027 met een nieuwe uitvoerder voor educatie en campagnes, nog gericht in op veilig verkeersgedrag.

Veiligheid gaat verder dan het voorkomen van ongelukken. Ook sociale veiligheid in het openbaar vervoer vraagt aandacht. De Vervoerregio wil het veiligheidsgevoel van reizigers – vooral vrouwen en jongeren – vergroten. Op basis van het initiatiefvoorstel van de regioraad werken we aan veilige, gastvrije stations en haltes, waar iedereen zich welkom voelt.

Strategische beleidsdoelstellingen als basis voor onze werkzaamheden

In de begroting 2026-2029 van afgelopen jaar, zijn voor het eerst 19 strategische doelen opgenomen als nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Dit is 'werk in uitvoering', dat in deze begroting weer een flinke stap verder is gebracht. In de tabellen zijn de strategische doelen waaraan een extra impuls wordt gegeven via de hierboven beschreven intensiveringen met groen gemarkeerd.

Nieuw in deze begroting voor het jaar 2027 is dat we per subprogramma nu ook kritische prestatie-indicatoren (kpi's) opnemen. Die kpi's geven inzicht in de verwachte bijdragen aan onze doelen. Zo wordt steeds beter duidelijk welke activiteiten bijdragen aan welke strategische doelen en welke (beoogde) resultaten worden behaald. Dit is een nadrukkelijke wens van de regioraad. Het is een eerste stap in een proces om te komen tot een complete set kpi's. De huidige set is nog niet volledig dekkend voor al onze doelen en projecten. De komende jaren gaan we de kpi's verder ontwikkelen.

Verder is onder de tabellen een korte toelichting gegeven bij de ontwikkelingen die specifiek voor dit jaar in de monitoring zichtbaar zijn geworden. Hierbij moet gezegd worden, dat niet voor elk doel of beschikbare indicator jaarlijks nieuwe informatie beschikbaar komt. Ontwikkelingen uit de begroting 2026 waarvoor geen nieuwe cijfers beschikbaar zijn, zijn daarom niet opnieuw opgenomen.

Bereikbaarheid: *We stellen ons tot doel dat iedereen kan reizen 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: Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en de Privéauto.*

Tabel 1 Strategische doelen bereikbaarheid

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar	n.t.b.	n.t.b.
De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk	Rapportcijfer 7,7 (↓ 7,8 in 2023) n.t.b.	Rapportcijfer 8+ (Klantenbarometer gemiddelde alle Vervoerregio-concessies) Waardering overige modaliteiten n.t.b.

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
De beschikbaarheid van mobiliteitsopties is compleet en passend bij STOMP	Modal split OV/ Fiets/ Lopen: 13%/ 26%/ 21% Modal split verplaatsingskilometers OV/ Fiets/ Lopen: 29%/ 7%/ 2%	Gewenste modal split en verplaatsingskilometers per modaliteit: n.t.b., gebieds(type)afhankelijk

De bereikbaarheid in de Vervoerregio blijft over het algemeen goed, ook in vergelijking met andere delen van Nederland. Wel blijven er uitdagingen bestaan, bijvoorbeeld om een verandering in de modal shift (wijziging van de manier waarop we ons verplaatsen, waarbij een verschuiving naar een actievere en duurzamere vervoerswijze plaatsvindt) tweeweg te brengen volgens het STOMP principe. Hoewel het autogebruik licht blijft dalen en het ov in aandeel blijft stijgen, stagneert het aantal fietsverplaatsingen op 26% van het totaal en neemt lopen zelfs iets af, naar 21% van het geheel.

Mobiliteitsopties om deze voorzieningen te bereiken zijn uiteraard van groot belang en liggen, in tegenstelling tot het realiseren van meer nabijheid van voorzieningen, wél binnen de directe invloedssfeer van de Vervoerregio. Dit proberen we te vatten in het doel: “De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar”. Landelijk wordt begin 2026 de laatste hand gelegd aan Bereikbaarheid Op Peil, een eenduidige manier om te meten hoe de bereikbaarheid in verschillende gebieden ervoor staat. Zodra deze methode beschikbaar is, maken we die inzichtelijk voor de vervoerregio.

We blijven ons inzetten voor een hoge reizigerswaardering in het ov. Het afgeschaalde ov-aanbod en de daarbij soms ook hoge rituitval zijn hierbij uitdagingen. De algemene waardering voor reizen met het ov staat dan ook onder druk; voor alle concessies neemt de waardering licht af in de afgelopen vier jaar, met de grootste afname in Zaanstreek-Waterland. Dit heeft vermoedelijk te maken met onder meer afschalingen in de dienstregeling en de wisseling van vervoerder in deze concessie. Voor alle concessies blijft het reizigersoordeel ruim voldoende met gemiddeld een 7,7. Daarom blijft de Vervoerregio onze vervoerders ondersteunen, onder meer met extra middelen uit de zogenaamde Bikker-gelden. De inzet is het blijvend betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling, zelfs als dat betekent dat er langzamer wordt opgeschaald dan gehoopt. Tegelijkertijd is opschalen wel het doel én vooruitzicht. Dit is ook zo afgesproken met onze vervoerders.

Deelmobiliteit laat vooral in de stad een hele voorzichtige groei zien, maar blijft daarbuiten steken. Afhankelijk van de gekozen inzet en het gebied zijn wij van mening dat regionale deelmobiliteit een waardevolle toevoeging aan het palet beschikbare mobiliteitsopties kan bieden. Daarom is het wenselijk een instrumentarium in te richten en middelen te reserveren om hierop te kunnen sturen. In februari 2026 is het onderzoek naar de meerwaarde van deelmobiliteit afgerond. In de rest van 2026 wordt een eventueel regionaal systeem verder uitgewerkt zodat het bij goedkeuring in 2027 tot implementatie over kan gaan.

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. En ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen.*

Tabel 2 Strategische doelen duurzaamheid

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
Een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen	2416 (↓) Kiloton CO ₂	0 kilo uitstoot van CO ₂ , stikstof en fijnstof door regionale mobiliteit
Een mobiliteitssysteem zonder restafval	N.t.b.	Geen afval uit projecten en concessies waar de Vervoerregio opdracht toe geeft en subsidieert, ook geen afval uit bedrijfsvoering
Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen	N.t.b.	Reizen met hetzelfde gemak en comfort als nu, met verbetering ten aanzien van hitte
Behoud van biodiversiteit	N.t.b.	N.t.b.

De CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit in onze regio daalt wederom, zij het met een bescheiden –30 kiloton. De afname van uitstoot blijft echter langzamer gaan dan nodig om het einddoel van 0 kiloton uitstoot in 2050 te behalen. De elektrische bussen blijven instromen in de concessiegebieden, wat bijdraagt aan het verder verminderen van de uitstoot. Wel is duidelijk geworden dat de laatste elektrische bussen bij GVB pas in 2027 instromen, waardoor het oorspronkelijke doel van 0 uitstoot uit het openbaar vervoer in 2025 niet behaald is.

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.*

Tabel 3 Strategische doelen inclusiviteit

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie, digitalisering en zonder fysieke & mentale drempels	7.7 (↓)	Fysieke en mentale drempels voor deelnemers van het mobiliteitssysteem zijn verholpen
Een betaalbaar mobiliteitssysteem zonder economische uitsluiting	5.6 (↑)	Inkomen is geen reden om niet te reizen
Een passend mobiliteitssysteem zonder uitsluiting op basis van geografie, faciliteiten of (rij)tijden	N.t.b.	Een reissysteem dat aansluit op de wensen van reizigers qua bereikbaarheid, beschikbaarheid en nabijheid
Een sociaal veilig mobiliteitssysteem zonder angst	Er komen in april 2026 resultaten beschikbaar van een nieuwe monitor sociale veiligheid in het OV voor de gehele vervoerregio. Hieruit kunnen we een huidige stand halen.	Dit doel kunnen we bepalen n.a.v. de resultaten die in april beschikbaar komen.
Een gastvrij mobiliteitssysteem voor iedere sociale positie in de maatschappij	N.t.b.	In een gastvrij mobiliteitssysteem voelt iedereen zich welkom ongeacht gender, etniciteit, nationaliteit, leeftijd, sociaal niveau, gesteldheid of religie.

Het toegankelijk maken en houden van het mobiliteitssysteem blijft een belangrijk speerpunt. In 2024 waardeerden reizigers de betaalbaarheid van het openbaar vervoer beter dan in voorgaande jaren, al blijft de beoordeling met een gemiddelde van ongeveer 5,6 net aan de voldoende. Dankzij de Bikkergelden kon dat jaar een dreigende sterke tariefstijging worden opgevangen. Er loopt een onderzoek naar nieuwe tariefmaatregelen die kunnen bijdragen aan een betere betaalbaarheid van het ov.

Voor de doelstelling om een sociaal veilig mobiliteitssysteem te realiseren wordt in 2026 de monitor Sociale Veiligheid operationeel. Daarmee wordt een stabiele stroom inzichten gegenereerd, die vanaf het voorjaar van 2026 cijfermatige inzichten gaat leveren. Daarnaast is er veel aandacht voor dit onderwerp, onder andere met een nieuw initiatiefvoorstel en proactief vanuit inliggende gemeenten. Hiermee zullen we in 2027, onderbouwd en gestuurd door nieuwe cijfermatige inzichten, verder werken aan een sociaal veilig mobiliteitssysteem. Dit gaan we onder andere doen door sociale veiligheid extra prioriteit te geven bij de ontvlechting van het metronetwerk.

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. We richten ons op de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer.*

Tabel 4 Strategische doelen verkeersveiligheid

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
Een trendbreuk in het aantal verkeersdoden in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Een trendbreuk in het aantal zwaargewonden verkeersslachtoffers in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Richting nul verkeersdoden in de vervoerregio in 2050	44 (↑)	0
Richting nul zwaargewonden verkeersslachtoffers in 2050	580 (↑)	0

Gemiddeld loopt het aantal dodelijke slachtoffers in de hele regio voor het tweede jaar op rij licht op, al zien we daarbij verschillen. Er is sprake van een hele lichte daling in het aantal verkeersslachtoffers in de noord- en zuidkant van de regio, waar in 2024 drie verkeersdoden minder te betreuren waren dan het jaar daarvoor. Binnen Amsterdam was er sprake van een toename, met acht dodelijke slachtoffers. Dit brengt de gewenste trendbreuk voorlopig niet dichterbij.

De verkeersveiligheid in de vervoerregio blijft dus onder druk staan. Voor het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers is de prognose zorgwekkend; voor de aankomende jaren wordt een voortdurende stijging verwacht ten opzichte van de 580 slachtoffers in peiljaar 2024.

Verkeersveiligheid blijft daarom een topprioriteit en is dat al vanaf de kadernota van 2025. Door de intensiveringen groeit ons totale budget waarmee gemeenten hun weginrichting kunnen aanpassen, en dat maakt extra investeren mogelijk. We helpen gemeenten de komende jaren ook met een aanpak waarbij we voor 50 km wegen waarop ov rijdt, tot een goede, afgewogen inrichting te komen. Onze regionale inzet voor verkeersveilig gedrag krijgt in 2026 een impuls met een nieuwe uitvoerder van onze contracten voor educatie en campagnes.

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.

Tabel 5 Strategische doelen gezondheid

Strategisch doel	Stand 2024	Doel 2050
Het aandeel verplaatsingen en verplaatsingskilometers lopen en fietsen (actieve modaliteiten) neemt toe binnen de totale modal split	Verplaatsingen: 47% Verplaatsingskilometers: 9 %	Verplaatsingen: % n.t.b. Verplaatsingskilometers: % n.t.b.
De Vervoerregio voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid	n.t.b.	De Vervoerregio voldoet aan de Europese normen voor 2050.
De reis draagt positief bij aan de gezondheid	N.t.b.	N.t.b.

Wandelen en fietsen groeien als aandeel van de verplaatsingen nog altijd niet. Het uitblijven van verdere groei betekent ook dat er niet méér mensen kiezen voor een vorm van mobiliteit waarbij ze beweging krijgen, iets wat vanuit gezondheidsperspectief wel wenselijk is.

In 2025 is bij de begrotingsbehandeling een stevig gesprek gevoerd over het doel rond luchtkwaliteit. Dit heeft ertoe geleid dat is gekozen voor het hanteren van de EU-normen rond luchtkwaliteit, in plaats van de eerder voorgestelde, strengere WHO-normen. Goed nieuws hierbij is dat de luchtkwaliteit in Nederland in algemene zin in de lift zit; in 2024 is deze gedaald onder de EU-normen, die in 2030 in gaan. Zaak is dit nu zo te houden, ook vanuit mobiliteit. Momenteel wordt bekeken hoe de luchtkwaliteit ten opzichte van deze normen in onze regio het best cijfermatig inzichtelijk is te maken.

SAMENVATTEND FINANCIËEL BEELD

De opgave in onze regio is fors. Bovendien blijkt het door personeelstekorten en andere externe factoren een uitdaging om projecten gerealiseerd te krijgen. De uitdagingen op het gebied van mobiliteitsvraagstukken en woningbouwopgave leiden structureel tot hoge uitgaven. Ook op het gebied van verkeersveiligheid en het aantrekkelijk houden van het openbaar vervoer zijn structureel middelen nodig.



Hieronder is een overzicht van de Meerjarenbegroting 2027-2030 op hoofdlijnen.

Tabel 6 Meerjarenbegroting 2027-2030 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	3.663	4.375	4.235	3.409	3.007	2.605
Overhead	14.920	16.163	16.185	15.790	15.790	15.790
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	143.745	159.700	159.111	150.848	150.848	150.848
Grote projecten schaa sprong ov	2.625	5.000	6.000	6.000	12.000	16.000
Amsteltram	5.179	1.451	0	0	0	0
Concessie Amsterdam	69.244	99.430	112.527	112.996	111.553	110.024
Concessies Streek	111.178	157.489	128.082	146.861	132.826	133.876
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	148.215	157.351	175.835	154.083	153.575	143.586
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.310	8.749	8.258	11.336	11.336	11.336
Apparaatskosten	11.082	11.843	12.718	12.718	12.718	12.718
Totaal Verkeer & Vervoer	498.578	601.013	602.532	594.842	584.857	578.388
TOTAAL LASTEN	517.161	621.551	622.951	614.041	603.654	596.783
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	600.609	599.165	560.261	595.145	595.145	595.145
BDU saldo voorgaande jaren	-112.765	-5.543	36.321	1.593	-8.042	-14.160
Rentebaten	15.249	16.219	16.910	8.105	7.352	6.599
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	503.093	609.841	613.493	604.843	594.455	587.584
Overhead	369	224	232	232	232	232
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.952	0	0	0	0	0
Amsteltram	0	0	0	0	0	0
Grote projecten schaa sprong ov	-50	0	0	0	0	0
Concessie Amsterdam	904	1.037	904	904	904	904
Concessies Streek	7.552	7.500	7.247	6.987	6.987	6.987
AMRI	697	1.900	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.348	1.049	1.076	1.076	1.076	1.076
Apparaatskosten	296	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	13.699	11.486	9.227	8.967	8.967	8.967
TOTAAL BATEN	517.161	621.551	622.951	614.041	603.654	596.783
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	0	0	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	0	0	0	0	0	0
RESULTAAT	0	0	0	0	0	0

Korte toelichting op een aantal subprogramma's tabel 1:

- De concessie Amsterdam laat een stijging zien die volgens de contractafspraken. Hierin zit bijvoorbeeld de verhoging voor de SOV-compensatie voor GVB verwerkt en de tariefmaatregelen voor alle drie de concessies.
- Onder subprogramma Concessies Streek zijn de Bikkergelden verlaagd. Deze stonden afgelopen centraal in dit subprogramma verantwoord. In deze begroting zijn de gelden verdeeld over de verschillende subprogramma's.

- De AMRI – reeks in de begroting is geïndexeerd en uitgaven zijn geactualiseerd op basis van het beheerplan 2025. De stijging komt vooral door MVP Metro, en wordt veroorzaakt door planningsconsequenties en versnelde onderhouds- en vervangingsopgaven: het grootschalige onderhoudsproject Rai-Spw-OAS is bewust gepland in samenhang met Zuidasdok in 2026 en 2027, waardoor ongeveer € 15 miljoen per jaar eerder wordt uitgegeven om reizigershinder te beperken. Daarnaast zorgen versnelde afschrijving van NZL-assets, de start van de vervangingsopgave van gelijkrichterstations en extra onderhoud aan roltrappen en liften van de Oostlijn samen voor aanvullende kosten. De verschuivingen die hierdoor ontstaan hebben geen effect op de totale meerjarenbegroting, maar per jaar zien we wel afwijkingen.
- Het budget voor Regionale deelmobiliteit is opgenomen onder Onderzoek, Studie en Samenwerking
- Stijging bij Apparaatskosten en Overhead wordt veroorzaakt door een stijging van de directe personeelslasten als gevolg van cao-aanpassing 2025-2027. En daarnaast zijn is de post inhuur geïndexeerd met de index die ook gehanteerd wordt voor de BDU.
- Overige mutaties worden vooral veroorzaakt door loon- en prijsindexatie.

Meer toelichting op de budgetten is opgenomen in de individuele subprogramma's.

Loon- en prijsindexatie

Binnen de begroting is gewerkt met verschillende loon- en prijsindexaties. Tenzij anders vermeld zijn alle indexaties structureel van aard.

1. **Indexatie loonkosten:** De loonkosten zijn geïndexeerd volgens de geldende cao-afspraken
2. **Indexatie Landelijke tarieven index:** alle ov-tarieven zijn geïndexeerd volgens de LTI-norm
3. **Indexatie landelijke bijdrage index:** alle exploitatiesubsidies die vallen binnen de concessie zijn geïndexeerd volgens de LBI-norm
4. **Indexatie BDU:** alle overige kosten worden geïndexeerd met dezelfde voorlopige indexatie die gehanteerd wordt voor de relatieve BDU. Voor dit jaar is dat 2,6%

BDU

In het jaar 2027 gaan we uit van een BDU-bijdrage van € 560 miljoen. Dit is het saldo van een structurele bijdrage van € 595 miljoen en 2/3^e deel van de 10% BDU-korting. Vanaf 2028 gaan we ervan uit dat het Rijk de korting heeft teruggedraaid en is een structurele bijdrage van € 595 miljoen per jaar opgenomen. Jaarlijks is er ook sprake van de indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). In de meerjarenbegroting 2027 zijn de volgende zaken verwerkt:

Bikker-gelden

De motie 'Bikker' gaat over het voorkomen van vershraling van het ov. Er is met deze motie structureel meer geld beschikbaar gemaakt voor de Vervoerregio. Dit ging eerst via een SPUK en daarna als structurele verhoging van de BDU. Dit geld is enerzijds bestemd voor het structureel voorkomen van voorziene prijsstijgingen in het stads en streekvervoer die in 2024 doorgevoerd zouden worden (de jaarlijkse tariefindex viel vanwege de inflatiepiek zeer hoog uit). Anderzijds (het overige deel van het geld) is voor de jaren 2024-2026 belegd in een maatregelenpakket. Hoewel het maatregelenpakket in 2026 afloopt, werpt het vanwege de gekozen maatregelen ook in de jaren daarna nog haar vruchten af. Onder andere door de gedane investeringen in metro's, extra subsidies voor toegankelijkheidsmaatregelen, aanvullende bijdragen naar vervoerders voor personeelswerving en meerdere onderzoeken naar doorontwikkeling van het ov. In kadernota en begroting 2026 is al besloten over welke maatregelen uit het pakket na 2026 structureel worden, en is ook besloten tot een aantal intensiveringen op thema's die vershraling meerjarig voorkomen. Daarmee is de extra BDU die voortkomt uit de motie Bikker al structureel bestemd voor het oorspronkelijke doel van voorkomen vershraling ov.

Onzekerheid over ontwikkeling BDU vanaf 2028 en verder

Ondanks de Prinsjesdag-deal over het deels voorkomen van bezuinigingen, is de 10% korting op onze jaarlijkse BDU vanaf 2028 nog niet definitief van de baan. We werken er hard aan met dit nieuwe kabinet tot een definitieve oplossing te komen. Voor het opstellen van de kadernota 2027 is dat ook het uitgangspunt geweest: de 10% korting wordt door het Rijk ongedaan gemaakt en daarom nemen we nu nog geen ingrijpende maatregelen. Dit is niet zonder risico, want als onze inkomsten na 2028 met 10% dalen, zijn die

bezuinigingen alsnog nodig. De risicobuffer van de Vervoerregio moet in zo'n geval mogelijk worden ingezet om dit tijdelijk op te vangen, zodat er voldoende tijd is om alsnog maatregelen te treffen.

Mutaties uit Kadernota 2027 zijn opgenomen onder de betreffende subprogramma's.

- Halvering prijsindexatie BDU 2025;
- Incidentele korting BDU voor 2027;
- Kasschuif schaalsprongprojecten ov;
- Verlaging budget regionaal deelmobiliteitssysteem vanaf 2028;
- Bijstellen budget Onderzoek, Studies en Samenwerking;
- Verlaging van het inhuurbudget binnen apparaatskosten en overhead;
- Optimalisaties in concessies.

Tabel 7 Ontwikkeling saldo BDU 2027-2030 (bedragen in x € 1.000)

Volgt in mei.

PROGRAMMABEGROTING

De begroting van de Vervoerregio is opgebouwd uit het programma Verkeer & Vervoer en de onderdelen Overhead en Algemene Dekkingsmiddelen. Binnen het programma Verkeer & Vervoer kent de Vervoerregio meerdere subprogramma's. Deze dragen allen bij aan de strategische doelstellingen van het Beleidskader Mobiliteit.

Investeringsagenda Mobiliteit

Amsteltram

Grote Projecten Schaa sprong OV

Concessie Amsterdam

Concessies Streek

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

Onderzoek, Studie en Samenwerking

Apparaatskosten

PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbij horende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). De begroting geeft op hoofdlijnen aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Een gedetailleerde opgave van projecten komt aan bod in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM).

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze (voorgenomen) investeringen in mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Daarbij presenteert het begrotingsprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten met uitzondering van de grote projecten, zoals schaa sprong ov. De Vervoerregio verzorgt het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten.

Binnen het UPM kennen we ook enkele deelprogramma's om invulling te geven aan beleidsimpulsen, zoals haltetoeankelijkheid, veilige fietspaden en Verkeer & Meer met verkeerseducatie en campagnes. De Vervoerregio voert in de rol van opdrachtgever ook zelf projecten uit, zoals Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516, Guisweg en verbetermaatregelen voor metro en tram. Ieder jaar brengen we verslag uit en geven we een toelichting over wat we hebben bereikt met onze plannen. We leggen uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft. Daarbij leggen we de focus op onze strategische doelen. Het UPM leggen we ieder jaar ter besluitvorming aan de regiораad voor. Alle projecten en maatregelen in het UPM dragen met hun effecten bij aan ten minste één maar vaak meerdere van onze strategische beleidsdoelen op Bereikbaarheid, Duurzaamheid, Inclusie, Verkeersveiligheid en Gezondheid.

Wat willen we bereiken in 2027?

In het kader van het programma Inclusieve Mobiliteit zijn in het UPM projecten opgenomen die de toegankelijkheid verbeteren van bus- en tramhaltes. Dat kan gaan om het ophogen of verbreden van de halte, maar bijvoorbeeld ook het vernieuwen van de digitale reizigersinformatie (DRIS). In de periode 2024-2026 hebben we hiervoor de middelen uit de motie 'Bikker' gebruikt. In 2027 zetten we dit programma voort en streven we ernaar 50% van alle haltes toegankelijk te hebben.

We hebben in de afgelopen jaren samen met gemeenten en ontwikkelaars mobiliteitsplannen gemaakt voor de plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen bij worden gebouwd. Met succes vragen we hiervoor extra Rijksgeld aan, en ook in ons eigen uitvoeringsprogramma staan steeds meer projecten die hieronder vallen. We zien dat het benodigde geld dat hiervoor nodig is in de komende jaren toeneemt, en houden daar in ons programmabudget rekening mee. Dat geld gebruiken we voor nieuwe HOV-lijnen, ontsluitingen voor fiets en wet, knooppuntverbeteringen en deelmobiliteit.

Samen met de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werkt de Vervoerregio sinds 2022 aan het realiseren van doorfietsroutes op een vastgesteld netwerk van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam. Om een substantiële bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid moeten deze routes voldoen aan minimale kwaliteitseisen. In 2027 streven we ernaar om 42% van deze MRA-doorfietsroutes binnen onze regio gereed te hebben.

Op basis van eigen onderzoek in 2023 heeft de Vervoerregio aangetoond dat veel fietsongevallen eenzijdig zijn, dat wil zeggen zonder betrokkenheid van andere verkeersdeelnemers. Om zulke ongevallen te voorkomen en de ernst te beperken werken we in het programma Veilige fietspaden samen met wegbeheerders aan een veiliger inrichting van deze infrastructuur.

We willen nog steeds een vermindering in het aantal verkeersslachtoffers en de huidige (stijgende) trend vanaf 2030 weer naar beneden buigen. Dit is niet voor niets één van de drie thema's waarvoor we meer budget inzetten. Zo ontstaat meer ruimte voor kostbare ingrepen op verkeersonveilige 50 km wegen. Met extra Rijksbudget voeren we in alle gemeenten kleine infra-verbeteringen uit.

Het programma Verkeer & Meer is daarbij gericht op verkeersveilige gedragsverandering. Zo organiseren we verkeerslessen op scholen. In 2027 willen onder andere we dat minimaal 90% van de basisscholen deelneemt aan dit programma. Daarnaast voeren we gerichte campagnes uit op verschillende thema's. In 2027 willen we dat alle deelnemende gemeenten met tenminste drie verkeersveiligheidscampagnes meedoen.

Daarnaast willen we een bijdrage leveren aan onze duurzaamheidsdoelstellingen om o.a. hittestress en wateroverlast op ov-haltes te verminderen. Dit is een relatief nieuwe doelstelling. In 2027 gaan we ontwerpeisen hanteren gericht op deze doelstelling en willen we het aantal haltes met overlast verlagen van 64% naar 60%.

In omgevingsvergunningen worden steeds vaker eisen gesteld aan de uitstoot van schadelijke gassen als gevolg van werkzaamheden. Ook vanuit de Vervoerregio streven we naar volledig zero-emissie bouwplaatsen voor projecten, waarvoor we opdrachtgever zijn of financieel aan bijdragen. Het doel voor 2027 is dat dit in minimaal de helft van de projecten wordt toegepast.

Naast bovengenoemde doelen, waarvoor we beleidsindicatoren hebben opgesteld, zijn er ook andere strategische doelen waar het Uitvoeringsprogramma een bijdrage aan levert. Denk aan het bereikbaar maken van belangrijke voorzieningen in de regio, het vergroten van beschikbaarheid van mobiliteitsopties, met name rondom gebiedsontwikkelingen en het bereiken van een trendbreuk in het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers en een trend richting nul verkeerdoden.

Tabel 7 kpi's Investeringsagenda mobiliteit

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
% Toegankelijke haltes	44%	50%	90%
% ov-haltes met een risico op hittestress en wateroverlast aangepakt	64%	60%	20%
% Gerealiseerde MRA doorfietsroutes volgens kwaliteitseisen	39%	42%	100%
% Bereikte scholen met verkeerseducatie - 0-4 jaar: % van instellingen dat deelneemt. - 4-12 jaar: % van de basisscholen met inzet verkeersmethode of – project. - 12-18 jaar: % leerlingen in onderbouw en bovenbouw dat deelneemt.	0-4 jaar: minimaal 40 % 4-12 jaar: minimaal 90% 12-18 jaar: minimaal 50% onderbouw en 30% bovenbouw	0-4 jaar: minimaal 50 % 4-12 jaar: minimaal 90% 12-18 jaar: minimaal 50% onderbouw en 50% bovenbouw en 2% per schooljaar	0-4 jaar: minimaal 50%* 4-12 jaar: minimaal 90%* 12-18 jaar: minimaal 50% onderbouw en 50 % bovenbouw stijging van 2% per schooljaar

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Aantal Vervoerregio-gemeenten dat meedoet met minstens drie verkeersveiligheidscampagnes	14	14	14
% Projecten met een zero emissie bouwplaats	33%	50%	100%

Wat gaan we daarvoor doen?

We willen nadrukkelijk dat ons ov-systeem de kans blijft krijgen om te groeien en werken op veel plekken in de regio aan het verbeteren van bestaande en toekomstige verbindingen. Er zijn vooral extra investeringen nodig in de gebieden waar in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd. Daarom werken we samen met gemeenten, provincies, het Rijk en met marktpartijen om bewoners op tijd goede keuzemogelijkheden te bieden. In de mobiliteitsplannen en -programma's voor deze grote woningbouw- en vernieuwingsgebieden leggen we vast welke maatregelen en investeringen het eerst nodig zijn, en wie welk deel van de kosten betaalt. Ook het Rijk draagt hieraan bij: eind 2022 en eind 2025 maakten we goede afspraken over rijksbijdragen aan specifieke meerjarige gebiedsontwikkelingen, zoals Zeeburgereiland/IJburg, Hoofddorp, Haarlemmermeer West, het stadshart van Amstelveen en Haven Stad en Zaandam.

In 2027 zijn we druk bezig met het openbaar vervoer van de toekomst met uitwerkingen op een aantal belangrijke corridors, zoals de Bus Rapid Transit (BRT)/Metrobus op de ZaanIJ-corridor, tussen Nieuw Vennep West en Schiphol en tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam. Om gebiedsontwikkeling rond metrostations te faciliteren investeren we in een pakket maatregelen om het gebruik van de metro aantrekkelijker te maken. Met speciale aandacht voor Amsterdam Zuidoost, Diemen en Ouder-Amstel en in het bijzonder metrostation Van der Madeweg spelen we ook in op de geplande ontvlechting van het metronetwerk.

De toegankelijkheidsopgave is nog niet klaar. We maken de tram/bushaltes toegankelijk voor iedereen. In 2027 verwachten we dat 50% van de haltes toegankelijk is volgens de officiële standaarden. Naast het beter toegankelijk maken van ov-haltes kijken we ook nadrukkelijk naar de loop- en fietsroutes naar de haltes en de wijze waarop wateroverlast en hittestress kan worden verminderd. We zetten erop in om het aantal haltes met overlast van 64% tot 60% te verlagen.

Om actieve mobiliteit te blijven stimuleren werken we verder aan het regionale fietsnetwerk en de doorfietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam, zoals de corridor Amsterdam-Hoorn en Haarlem-Hoofddorp. We zorgen dat deze routes voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor gestrektheid, breedte, asfalt en verlichting. Ook hier kijken we naar de rol van deze verbindingen in het mogelijk maken van woningbouw. We ondersteunen activiteiten om mensen te leren fietsen en veilig te laten fietsen. Op locaties waar dat nodig is komen extra stallingsplekken om de overstap op openbaar vervoer te vergemakkelijken. Ook doen we met verschillende gemeenten aan fietsstimuleringsacties.

Er wordt opnieuw veel hinder verwacht vanwege werkzaamheden in onze regio, zowel op de weg als het spoor. We werken intensief samen met onze regionale partners om deze opgave in goede banen te leiden met extra aandacht voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Vanaf 2030 willen we een duidelijke daling in het aantal verkeersslachtoffers zien en dat jaar komt snel dichterbij. Die lijn naar beneden is nog niet zichtbaar, daarom investeren we extra in onder meer een verkeersveilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Dat doen we met hulp van een rijksregeling voor kleine maatregelen samen met gemeenten en andere wegbeheerders. Voorbeelden zijn de aanpak Veilige fietspaden door het toepassen van as- en kantmarkering en zachte bermen of schuine banden en het zorgvuldig inrichten van 50 en 30 km-wegen waar ook openbaar vervoer rijdt. Met educatie en campagnes, onderdeel van het programma Verkeer & Meer, gaan we in 2027 nog gericht werken aan verkeersveilig gedrag met onder andere de 'Week van het Verkeer' en campagnes, zoals 'De scholen zijn weer begonnen'. We spelen in op actuele ontwikkelingen om de bekendheid van onze campagnes verder te vergroten.

Veiligheid in het verkeer gaat verder dan het voorkomen van slachtoffers. Er is ook steeds meer aandacht voor sociale veiligheid in de openbare ruimte. Het openbaar vervoer maakt daar onderdeel van uit. De Vervoerregio wil daarom meer doen om het onveiligheidsgevoel van reizigers, met name vrouwen en jongeren, te verminderen. Vanuit het initiatiefvoorstel van de regioraad werken we aan een veilige en gastvrije omgeving op en rond stations en haltes, waar iedereen zich welkom voelt. We verwachten in 2027 een aantal mijlpalen te behalen, zoals de opening van:

- Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516;
- Busstation Multimodale Knoop Schiphol;
- Herprofilering Czaar Peterstraat Amsterdam;
- Fietspaden Markermeerdijken Amsterdam-Hoorn.

Daarnaast voeren we tal van kleinere projecten uit. De genoemde projecten dragen bij aan de doelen uit ons Beleidskader Mobiliteit. Zo ontstaat rond de Thorbeckeweg (N516) meer ruimte en worden ongelijkvloerse kruisingen gemaakt, waardoor openbaar vervoer en fietsers beter kunnen doorstromen. Bij het ontwerp is nadrukkelijke rekening gehouden met de inpassing in de omgeving. Het project verbetert daarmee de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, met specifieke aandacht voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. In de aanbesteding is bovendien expliciet gestuurd op duurzaamheid en beperken van milieuhinder, zowel tijdens de bouw als in de eindsituatie.

In 2027 verwachten we de start van de uitvoering van onder andere:

- HOV Noordwijk-Schiphol;
- HOV Schiphol Rijk -Schiphol Oost;
- N247 Zuid.

De volgende projecten zijn naar verwachting volop in uitvoering:

- Zuidasdok;
- HOV Sloterdijk-Amsterdam CS;
- Aanpak knooppunt Amsterdam Lelylaan;
- Doorfietsroute Kruisweg Haarlemmermeer;
- Herinrichting Julianaweg in Volendam.

Ook dit zijn projecten waarin alle strategische beleidsdoelen bij elkaar komen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 8 IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	143.745	159.700	159.111	150.848	150.848	150.848
Totaal lasten	143.745	159.700	159.111	150.848	150.848	150.848
Bijdragen derden	2.952	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	2.952	-	-	-	-	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-140.794	-159.700	-159.111	-150.848	-150.848	-150.848

De Vervoerregio heeft met het UPM een meerjarig investeringsprogramma met honderden projecten.

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026 is het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit geïndexeerd naar prijspeil 2026 (€ 5,0 miljoen). Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU die we van het Rijk ontvangen.

Vanaf 2027 zijn de Bikker-gelden onderdeel van onze reguliere BDU. We blijven ons inzetten om waar nodig haltetoegankelijkheid, loop- en fietsroutes naar de halte en dynamische reizigersinformatie te verbeteren. Ook de eerder ingezette intensiveringen voor onder meer verkeersveiligheidsinvesteringen en doorfietsroutes lopen door. We houden dit jaarlijkse investeringsvolume op peil.

De totale lasten voor het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor 2027 bedragen daarmee € 159 miljoen. Eventuele niet bestede middelen in 2026, waarop nog een verplichting rust worden bij eerste bestuursrapportage 2027 aan het subprogramma toegevoegd. In het UPM staan veel kleine projecten (< € 1 miljoen) die binnen een korte tijd tot uitvoering en uitgaven komen. Om daar vooraf rekening mee te kunnen houden en ruimte te hebben voor dergelijke kleine kosteneffectieve maatregelen, hanteren we binnen het totale jaarbudget een stelpost van € 15 miljoen. Voor de relatief beperkte kosten die gemoeid zijn met projectstudies (mobiliteitsmaatregelen in de verkenning of planstudiefase volgens de Spelregels Projecten) hanteren we binnen het totale jaarbudget een stelpost van € 4 miljoen. De hoogte van de stelposten baseren we op ervaringscijfers over vorige jaren en een inschatting van het programma.

In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond is. De meeste uitgaven ontstaan pas nadat een subsidie is toegekend of een opdracht is gegeven. We weten dat niet alle projecten precies volgens de planning en het budget worden uitgevoerd. Sommige projecten gaan sneller dan verwacht, terwijl andere vertragen of tussentijds stoppen. Hierdoor komt er geld vrij dat eerder voor deze projecten was gereserveerd. De Vervoerregio monitort dit beeld continu. De organisatie stuurt actief op programmering en hanteert, indien nodig, een overprogrammering van maximaal 15%. Dat is een percentage dat niet ongebruikelijk is bij overheden. De budget realisatiegraad van de Vervoerregio lag afgelopen jaren tussen de 90% en 100%. Indien nodig kunnen we de prioriteringssysteem toepassen.

De hoogte van de verwachte baten voor 2027 zijn nog niet bekend. Deze kunnen bestaan uit enerzijds de absolute BDU-uitkering van het Rijk en specifieke uitkeringen gekoppeld aan bepaalde beleidsdoelen, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid of doorfietsroutes. Anderzijds zijn mogelijk baten te verwachten in de vorm van bijdragen van gemeenten aan projecten, die in opdracht van de Vervoerregio worden uitgevoerd. De eventuele baten worden rechtstreeks gekoppeld aan projecten in het Uitvoeringsprogramma en hier staan direct uitgaven tegenover. In de bestuursrapportages wordt hierover gerapporteerd.

AMSTELTRAM

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de ombouw Amstelveenlijn, de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn) en de realisatie van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant).

De projecten met betrekking tot Amsteltram worden naar verwachting in 2026 afgerond en decharge verleend. Hierdoor is er geen verdere uitwerking binnen dit subprogramma te melden voor 2027.

Tabel 9 Amsteltram | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Amsteltram	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Amstelveenlijn	-	-	-	-	-	-
Uithoornlijn	5.179	-	-	-	-	-
Tijdelijke eindhalte Parnassusweg	-	1.451	0	-	-	-
Totaal lasten	5.179	1.451	0	-	-	-
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo Amsteltram	-5.179	-1.451	-0	-	-	-

GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werk en onderwijs zich verzamelen. De capaciteit van het spoor, waaronder de Schipholtunnel en de knooppunten Amsterdam Zuid, Sloterdijk en Centraal, Schiphol en Hoofddorp beperkt de groei van het treinverkeer en de noodzakelijke verandering naar duurzame vervoerwijzen. Daarnaast is sprake van veel gebiedsontwikkeling en woningbouw in Amsterdam en Haarlemmermeer.

Met schaalsporinginvesteringen, zoals de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Een nationale alliantie van zeven partijen (naast de Vervoerregio zijn dit de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, Schiphol Area Development Company (SADC) en NS) heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt over Zuidasdok, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de start van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-Verkenningen naar de nieuwe ov-verbindingen. Het verlengen van de Noord/Zuidlijn en de metro Ringlijn zijn onderdeel van onderzoek. Het subprogramma Grote projecten schaalsporing ov bevatten de investeringsbijdragen van de Vervoerregio op basis van deze afspraken.

Wat willen we bereiken in 2027?

De schaalsporingprojecten vergroten de mogelijkheden en de capaciteit van ons ov-systeem op belangrijke corridors en knooppunten. Met de realisatie zetten we een grote stap naar het bereiken van onze strategische doelen op het gebied van een duurzame bereikbaarheid voor iedereen in dit deel van de regio. We faciliteren daarmee ook de gebiedsontwikkeling en woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam. We kijken daarbij vooral hoeveel mensen binnen een bepaalde tijd hun voorzieningen kunnen bereiken. Eisen ten aanzien van duurzaamheid, veiligheid en gezondheid zijn daarbij randvoorwaardelijk. In de uiteindelijke keuzes van voorkeursalternatieven worden de effecten en de bijdragen aan onze beleidsdoelen en -indicatoren in beeld gebracht en afgewogen.

De schaalsporingprojecten bevinden zich in de voorbereidingsfase. In 2027 worden daarom nog geen effecten op de beleidsindicatoren behaald. Zodra het definitieve voorkeursbesluit OVAH is genomen wordt in 2027 de stap gezet naar de planuitwerking (de planning- en studiefase volgens de MIRT-spelregels) Voor Zuidasdok en Derde perron station Amsterdam Zuid zijn in 2027 geen specifieke mijlpalen voorzien.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio is samen het Ministerie van IenW ambtelijk opdrachtgever namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenning OVAH en samen met de gemeente Amsterdam voor de MIRT-verkenning OVSA. In twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) zijn afspraken gemaakt over de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenningen, planning, kostenverdeling en risico's. Voor OVSA wordt in 2027 de oplevering van de milieueffectrapporten (PlanMER) en het voorlopig voorkeursalternatief verwacht. Het voorkeursbesluit volgt in 2028. Vervolgens wordt voor deze projecten toegewerkt naar uitvoeringsbesluiten. In de MIRT-verkenningen zijn diverse openbaar vervoeralternatieven, waaronder de verlenging Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metro Ringlijn, onderzocht. Op basis van onderzoeken, zoals milieueffectrapportages (plan-MER), maatschappelijke kosten en batenanalyses en participatie met de omgeving worden definitieve keuzes nader onderbouwd.

Met de realisatie van de nieuwe ov-verbindingen neemt het aantal mobiliteitsopties en de aantrekkelijkheid ervan toe. Belangrijke voorzieningen worden beter bereikbaar. De reisafstanden zijn passend bij STOMP. De projecten dragen bij aan een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen. Hoewel voor de aanleg van nieuwe infrastructuur bouw materiaal nodig is, kijken we naar de mogelijkheden van circulariteit. De uitkomsten van de PlanMER laten de effecten zien op onder andere de biodiversiteit en welke compenserende maatregelen moeten worden getroffen. We zorgen ervoor dat de ov-verbindingen voor iedereen toegankelijk en betaalbaar zijn. Veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde. Voor wat betreft de metro en tram geldt het stand-still principe (railveiligheid mag niet achteruitgaan) en is de regelgeving op basis van de Wet lokaal spoor van toepassing. Voor gezondheid worden de verbindingen zodanig ingepast dat er zo min mogelijk overlast wordt ervaren in de omgeving. De ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer draagt bij aan het ontlasten van de Schiphol spoortunnel. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor (inter)nationaal treinverkeer. Overstap van vliegverkeer naar trein wordt aantrekkelijker. Gebiedsontwikkelingen rond de Zuidas, Schinkelkwartier, Schiphol en Hoofddorp worden onderling verbonden en beter op de rest van de regio aangesloten. De ov-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centraal zorgt voor een robuuster ov-netwerk (trein, metro, tram en bus) dat meer reizigers aankan en meer verbindingen biedt. Deze investering ontsluit de grote woningbouwopgave van Haven-Stad.

Twee keer per jaar wordt een bestuurlijke voortgangsrapportage verstuurd aan de regioraad. Hierin gaan we nader in op de inhoudelijke stand van zaken.

Voor Zuidasdok en Derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio aanvullende financiële bijdragen en is partner in deze projecten. De lopende projecten Zuidasdok OV-terminal en Derde perron Amsterdam Zuid zijn onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit en worden gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Wat mag dat kosten?

Tabel 10 Grote projecten schaa sprong ov | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Grote projecten schaa sprong ov	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	2.625	5.000	6.000	6.000	12.000	16.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	2.625	5.000	6.000	6.000	12.000	16.000
Bijdragen derden	-50	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-50	-	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaa sprong ov	-2.675	-5.000	-6.000	-6.000	-12.000	-16.000

De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen (prijspeil 2021). Dit is onderdeel van het regionale bod van € 1.366 miljoen van de nationale alliantie voor de vier schaa sprongprojecten. Het totale investeringspakket van rijk en regio is € 5.462 miljoen. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over indexering en de bedragen zijn in de begroting dus ook nog niet geïndexeerd. De verdeling over de projecten is als volgt:

- OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) € 136,1 miljoen;
- OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum (OVSA) € 87,4 miljoen;
- Zuidasdok aanvullende bijdrage € 138,0 miljoen;
- Derde perron Amsterdam Zuid aanvullende bijdrage € 8,5 miljoen.

Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Dit is onderdeel van het subprogramma Concessie Amsterdam. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio ook het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en -opbrengsten). Ook benadrukken we zo onze lange termijn verbintenis aan de metrolijnen.

Voor de MIRT-Verkenning OVAH is in de SOK de afspraak gemaakt dat de kosten voor deze MIRT-Verkenning van ongeveer € 34 miljoen worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio heeft daarom hiervoor geen middelen begroot, maar financiert als kasbeheerder de uitgaven voor. Dit wordt als vordering op de balans gezet. Het aandeel van de Vervoerregio in de uitgaven voor de planuitwerking zijn onderdeel van het door de Vervoerregio gereserveerde budget. Voor de MIRT-verkenning OVSA zijn de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam overeengekomen het benodigd budget van in totaal € 25 miljoen 50/50 te verdelen.

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026 passen we onze gereserveerde bijdragen aan de schaa sprongprojecten in 2027 aan, want we zien dat de kosten later dan gepland gaan plaatsvinden. Op basis van de actuele inzichten in de planningen verwachten we grote uitgaven in de begrotingsjaren 2030-2040. Daarom is in kadernota 2027 een kasschuif verwerkt. Deze is in de meerjarenbegroting opgenomen, waardoor in de begroting 2027 een bedrag van € 6 miljoen is opgenomen als voorziene uitgaven voor dit jaar van het aandeel van de Vervoerregio Amsterdam. Eventuele niet bestede middelen in 2026 worden bij eerste bestuursrapportage 2027 aan het subprogramma toegevoegd.

Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid zijn in 2027 geen uitgaven uit het begrotingsprogramma Grote projecten schaa sprong ov voorzien. De financiële bijdragen aan de lopende projecten Zuidasdok OV-terminal en Derde perron Amsterdam Zuid zijn onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de gereserveerde extra bijdragen zijn voorzien, volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen samen te brengen in één van de subprogramma's van de begroting.

CONCESSIES

De subprogramma's Concessie Amsterdam en Concessies Streek gaan over de uitvoering en doorontwikkeling van het ov-systeem in de vervoerregio. De Vervoerregio heeft veel ambities voor de rol van het ov-systeem binnen het STOMP aanbod. Dit bevestigden wij vorig jaar al, toen we in de Kadernota 2026 in totaal € 138 miljoen extra beschikbaar maakten voor doorontwikkeling van het ov-systeem boven op de huidige afspraken met onze vervoerders. Op onze begroting landt dit, tot exacte besteding vaststaat, in het Ontwikkelfonds ov. Daarnaast is vanaf 2037 € 24 miljoen per jaar extra beschikbaar voor het ov-systeem. Deze intensivering is een permanente aanvulling op het maatregelenpakket Bikker, dat op de korte termijn vershraling van het ov tegengaat.

In 2027 is de eerste intensivering (€ 3 miljoen) opgenomen in de begroting. Hoewel de gesprekken met het Rijk over de door haar geplande bezuinigingen vanaf 2028 nog doorgaan, werken we in 2027 onverminderd door aan herstel en groei van ons ov-systeem. Ontwikkelingen als achterblijvende reizigersopbrengsten laten zien dat dit hard nodig is. Het aanbod moet groter, beter en aantrekkelijker zijn dan het nu is. In alle concessies voorzien we hierin stappen, ook in 2027. Hier monitoren en sturen we specifiek op. In 2026 werkten we aan plannen om deze doorontwikkeling van het ov-systeem verder in te richten, voor de korte, middellange en langere termijn. Dit deden we door op een aantal vlakken eerst in te zetten op meer grip en sturing op het toekomstperspectief binnen onze contracten. Ook kijken we naar de verschillen tussen de nu geplande ontwikkelingen, en wat daarbovenop nog nodig is. In stappen werken we zo toe naar de maximale bijdrage aan onze strategische doelen voor 2050. Voor het eerst laten we dit per subprogramma ook duidelijker zien in de begroting, en geven we aan welke brede welvaartsdoelen van de Vervoerregio dit bijdraagt. In de bestuursrapportages houden we de regioraad op de hoogte van de voortgang.

Voorgenomen korting BDU

In de Kadernota 2027 schreven we dat er in ieder geval voor het begrotingsjaar 2027 een afspraak is gemaakt over de BDU-bezuiniging. Deze afspraak houdt in dat 1/3^e deel van de oorspronkelijke korting uit het ov-systeem komt. Dat doet, eenmalig, pijn. We verdelen deze pijn zodanig, dat die op straat nog geen directe invloed heeft. We dekken daarvoor € 18 miljoen van de bezuiniging uit het Ontwikkelfonds ov. Dit wordt gevuld door bijvoorbeeld boetes en minderwerkverrekening binnen de concessies, en door de intensivering ov uit de Kadernota 2026. Daarmee zetten we deze € 18 miljoen in voor instandhouding van het aanbod, ten koste van uitbreidingen die óók nodig zijn. Behouden wat we nu hebben vinden we namelijk essentiëler dan een eenmalige korting op budget voor doorontwikkeling.

De focus op herstel en doorontwikkeling van het ov blijft echter ongewijzigd en het geld is meer dan nodig. Gelukkig leidt de in de laatste maanden van 2025 aangenomen motie De Hoop, Grinwis en Kent in de Tweede Kamer waarschijnlijk tot een extra rijksbijdrage in 2026 en 2027 van in totaal ruim € 20 miljoen. Als het mogelijk is, willen we dit geld in eerste instantie gebruiken om de eenmalige onttrekking uit het Ontwikkelfonds ov te compenseren. Dat betekent dat we deze eenmalige vershraling op ons ov, waar we in de Kadernota 2027 nog op moesten voorsorteren, ongedaan wordt gemaakt. Omdat de exacte bedragen en voorwaarden nog niet bekend zijn, zijn de gevolgen van de motie De Hoop, Grinwis en Kent niet meegenomen in deze begroting. Wij hopen u in een van de bestuursrapportages in 2026 te kunnen informeren dat de onttrekking uit het Ontwikkelfonds ov dankzij deze motie teruggedraaid kan worden.

Om het andere 1/3^e deel van de bezuiniging in 2027 te dekken in lijn met de met het Rijk gemaakte afspraak, is in de kadernota 2027 ook besloten om een aantal kleine optimalisaties in de meerjarenbegroting door te voeren. Dit betekent voor de subprogramma's concessies en AMRI in totaal voor de jaren 2027 tot en met 2032 een bedrag van € 1,4 miljoen per jaar en voor de jaren 2033 tot en met 2037 € 0,9 miljoen per jaar. Dit heeft geen effect op straat: het betreft lagere reserveringen en kleine kostenverlagingen op monitoring die we in de begroting verwerken.

Migratie naar OVpay en meer uniformiteit in de reisproducten voor doelgroepen

In 2027 worden er geen reisproducten of abonnementen meer aangeboden op de OV-chipkaart maar stappen wij in onze regio al volledig over op OVpay. Op basis van de uitkomsten van de lopende studie 'Vernieuwing tariefsysteem' voeren we een nieuw Vervoerregio-breed reisproduct in voor verschillende doelgroepen dat aansluit bij het dan geldende Landelijk Tarievenkader. Het doel is om het ov voor alle doelgroepen betaalbaar te houden en de verschillen tussen onze concessies te verminderen. Eerder namen we al het besluit om de hoge indexatie voor het jaar 2024 structureel niet toe te passen in de tarieven voor onze reizigers. Voor onze toekomstige reisproducten voor doelgroepen is budget gereserveerd. Met deze nieuwe aanpak streven we naar een waarneembare positieve ontwikkeling op het strategische beleidsdoel 'betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem'.

De overgang naar OVpay gebeurt onder regie van de vervoerders via Translink, het bedrijf achter OV-chipkaart en OVpay. De vervoerders doen jaarlijks tariefvoorstellen die door de Vervoerregio worden getoetst en vastgesteld in een tariefbesluit per concessie. Voor de ambitie naar meer uniformiteit in reisproducten voor doelgroepen ligt een duidelijke regierol bij de Vervoerregio. Het gaat hierbij om het ontwikkelen en implementeren van een Vervoerregio-brede tariefmaatregel per 1 januari 2027, samen met de vervoerders en gemeenten.

Sociale Veiligheid openbaar vervoer

In 2027 willen we dat de veiligheidsbeleving van reizigers groeit, zodat meer mensen het ov weten te vinden. Het uiteindelijke doel is dat steeds minder mensen zich door gevoelens van onveiligheid laten tegenhouden het ov te nemen. De veiligheidsbeleving van mensen wordt in belangrijke mate bepaald door de contacten die zij onderweg hebben. Zo heeft het tegenkomen van toezichthoudend personeel vaak een positief effect, omdat dit vertrouwen geeft. Dit wordt tenietgedaan als er veel incidenten plaatsvinden en/of mensen getuige of slachtoffer zijn van overtreding van regels. Het is dus belangrijk om veiligheidspersoneel in te zetten op plekken waar het nodig is en waar gezien worden het meeste bijdraagt aan veiligheidsbeleving en voorkoming van incidenten. We noemen dit informatie-gestuurde inzet. Dit is onze focus voor al onze concessies in 2027, omdat het essentieel is voor de veiligheidsbeleving.

Om de informatie waarop gestuurd kan worden te verbeteren zijn een aantal recente ontwikkelingen relevant, zoals ook beschreven in de eerste bestuursrapportage 2026. Deze ontwikkelingen stellen onze vervoerders in staat meer informatie-gestuurd te werken en zo ook meer bij te dragen aan de veiligheidsbeleving. We willen dat onze vervoerders dit in 2027 benutten, in het kort:

- De Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (MSVOV, een jaarlijks onderzoek dat vooralsnog enkel in de concessie Amsterdam werd afgenomen), is eind 2025 voor het eerst ook in het gebied van de concessie Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden uitgevoerd. De resultaten zijn in april 2026 bekend en vormen sturingsinformatie voor ons, de vervoerders (en specifiek hun plannen voor 2027) en andere veiligheidspartners.
- In mei 2026 gaat het WhatsApp Meldnummer van de Vervoerregio Amsterdam live. Dit betekent dat reizigers binnen de vervoerregio laagdrempelig meldingen kunnen doen van incidenten, waardoor wij en de vervoerders meer inzicht krijgen in trends en zogenoemde *hot-times* en *hot-spots*: we zien waar en wanneer incidenten zich (vaker) voordoen. Met die informatie kan gerichter een plan worden gemaakt. De meldingen worden niet direct opgevolgd. Hiervoor blijft het nodig de chauffeur te waarschuwen of zelf de politie te bellen.
- Specifiek voor de concessie Amsterdam geldt dat GVB in het programma 'ov Sociale Veiligheid' werkt aan het anders invullen van taken en verantwoordelijkheden van de verschillende groepen personeel die betrokken zijn bij de veiligheid in het ov. Daarnaast is er in 2027 naar verwachting meer personeel beschikbaar. Ook is er een nieuwe meetmethodiek voor niet betalende reizigers, waarmee straks meer gecontroleerd kan worden, op plaatsen waar dit het hardst nodig is.

In aanloop naar en gedurende 2027 worden deze drie componenten samengevoegd. De pakkans van overtreders wordt groter, en de kans dat reizigers het toezichthoudende personeel tegenkomen wordt ook groter. Deze zaken dragen bij aan het veiligheidsgevoel van reizigers in het ov.

Ieder jaar leveren onze vervoerders een Actieplan Sociale Veiligheid in bij de Vervoerregio. In dat plan staan doelen geformuleerd die moeten bijdragen aan bevordering van de veiligheidsgevoelens van reizigers en medewerkers. In de contractbeheergesprekken en bij het beoordelen van de plannen en rapportages daarover, heeft de contractbeheerder sociale veiligheid van de Vervoerregio extra aandacht voor die doelen. Omdat onze focus dit jaar op informatie-gestuurde inzet ligt, vragen wij onze vervoerders om in het jaarplan voor 2027 specifieke jaardoelen te formuleren die de mate waarin informatie-gestuurd ingezet wordt doet groeien en verbeteren.

Vanaf 2028 gaat het nieuwe boa-bestel (regelgeving rondom Buitengewoon Opsporingsambtenaren) in werking. Dit betekent dat er veranderingen komen in de bevoegdheden van de boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren, handhavers) die in het ov werken. Daarbij veranderen er verantwoordelijkheden van de organisaties die boa's in dienst hebben. Zij krijgen meer verantwoordelijkheid en moeten bijvoorbeeld ook zelf arrestantenvervoer gaan regelen. Dit vergt enige voorbereiding van ons en de vervoerders. Deze vindt in 2026 en (de jaarplannen van) 2027 plaats. Als er gevolgen zijn voor de haalbaarheid van onze doelen, komen wij hier in volgende bestuursrapportages op terug.

Exploitatie ov-netwerk concessie Amsterdam

Op 30 juni 2025 heeft de Vervoerregio de concessie Amsterdam 2025 verleend aan GVB. GVB verzorgt het openbaar vervoer per metro, tram en bus in het concessiegebied dat bestaat uit de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel en belangrijke uitlopers naar Amstelveen en Uithoorn. De concessie Amsterdam 2025 is gebaseerd op een Programma van Eisen (PvE) dat aansluit bij het beleidskader door zich te richten op een inclusief, aantrekkelijk, veilig en duurzaam ov-systeem dat past bij haar omgeving. De komende elf jaar groeit het openbaar vervoer in omvang en verandert het netwerk om beter aan te sluiten bij deze beleidsdoelen. Bij de realisatie van de groei kampt GVB, net als de rest van de ov-sector, met grote uitdagingen. Personeelstekort, veranderd reizigersgedrag, de gevolgen van geopolitieke en maatschappelijke ontwikkelingen en de vele ingrijpende werkzaamheden in de stad, maken het lastig om op korte termijn invulling te geven aan al onze gezamenlijke wensen en ambities. Voor de jaren 2026 en 2027 hebben we daarom specifieke afspraken gemaakt over een 'ingroeipad'. Afspraken waarin GVB stapsgewijs gaat groeien in het ov-aanbod voor de reizigers op straat en waarin stappen gemaakt worden om onze gezamenlijke ambities voor frequenties per lijntype (hoogwaardig, verbindend en ontsluitend) en nieuwe verbindingen waar te maken. Deze ambities zijn gericht op de rol die wij het ov-systeem willen geven in onze stad en regio en bereiden ons voor op de nodige groei van het systeem. Dit zodat reizigers, in een meerkernige stad, veilig de bestemmingen kunnen bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven zoals voor werk, onderwijs, sociale contacten en recreatie.

Activa

Strategische activa zijn nodig om de concessie Amsterdam uit te kunnen voeren. Denk hierbij aan de voertuigen (bussen, trams en metro's) maar ook aan vastgoed en systemen. De Vervoerregio is subsidieverlener en risicodragend voor investeringen in strategische activa. GVB is hierin de contractpartner en subsidieontvanger. Investerings in bestaand en nieuw materieel dragen bij aan de doelstellingen binnen het beleidskader. Daarbij zetten we in op bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, inclusiviteit en gezondheid. De komende jaren en decennia verwachten we weer groei in reizigersaantallen, waar wij met het materieel tijdig op in moeten spelen. Dit gaat om investeringen in elektrische bussen en in tramvoertuigen. Daarnaast is de instandhouding van het huidige materieel een belangrijke opgave. Jaarlijks wordt er geïnvesteerd om het huidige materieel veilig en beschikbaar te houden.

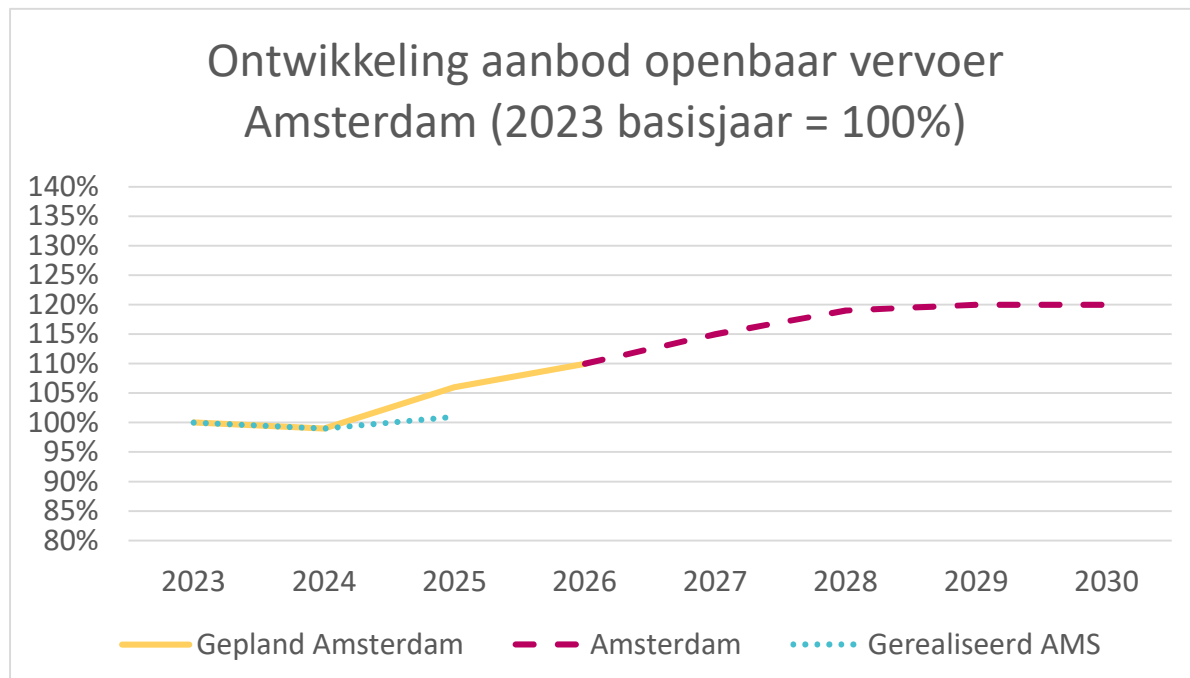
Wat willen we bereiken in 2027?**Ov-netwerk concessie Amsterdam**

Al onze concessies bevatten afspraken over het jaarlijks groeien van het aanbod. We geven aan onze vervoerders mee waar wij deze uitbreiding het liefst zien, om zo maximale impact te halen op onze brede welvaartsdoelen. Door de personeelstekorten van de afgelopen jaren moesten vervoerders het ov-aanbod afschalen ten opzichte van het contractueel afgesproken aanbod. We hebben daarom specifiek aandacht voor de groei van het ov-aanbod, de resultaten daarvan en de toekomstige groei behoeft. Meer ov-aanbod is nodig om het werkend reizigers vervoersysteem (WRVS) aantrekkelijker te maken en om de reizigersgroei van de komende jaren op te kunnen vangen. Dat extra aanbod moet de vervoerder wel betrouwbaar kunnen uitvoeren. We wegen daarom zorgvuldig af tussen de noodzaak voor aantrekkelijkheid én betrouwbaarheid.

Per 29 maart 2026 is de eerste dienstregeling van de nieuwe concessie Amsterdam gestart met daarin een aantal grotere netwerk wijzigingen die aansluiten bij de doelen uit het nieuwe PvE. Hierbij hoort een groei van 4,5% van het totale aanbod ten opzichte van 2025. Voor het 'Jaarplan 2027 vervoer' gelden nog ingroeiafspraken en is daarom slechts een aantal kleinere wijzigingen in het tram- en busnetwerk voorzien. Een belangrijk doel in 2027 is het vaststellen van het Jaarplan Vervoer 2028 waarin het nieuwe metronetwerk (besloten in december 2025) is opgenomen, GVB ook de hogere frequenties van de fijnmazige ontsluitende lijnen in de avond en het weekend uitwerkt en tenslotte alle HOV-lijnen op de geëiste frequenties gaat rijden.

Daarmee zetten we een belangrijk stap in het vergroten van de kwaliteit en kwantiteit van het netwerk. In figuur 2 is de geplande en gerealiseerde ontwikkeling van het aanbod tot en met 2030 opgenomen. In volgende P&C stukken houden wij de regiораad op de hoogte over de voortgang.

Figuur 2 Ontwikkelaanbod ov Amsterdam (concept)¹



In de kadernota 2027 schreven we dat er in 2025 minder reizigersopbrengsten dan verwacht zijn in de concessie Amsterdam. Het is op het moment van schrijven te vroeg om een volledig perspectief voor 2027 te schetsen. Wel zijn er een aantal factoren van invloed die we in 2027 graag verbeterd zien. Het afbouwen van de ingroei afspraken zorgt voor een beter aanbod, waar naar verwachting ook meer reizigersopbrengsten tegenover staan. Daarnaast zien we op het moment van schrijven een te hoge rituitval in de concessie Amsterdam. Dit maakt het ov minder betrouwbaar en dus minder aantrekkelijk. Door het betrouwbaarder uitvoeren van de dienstregeling door GVB kan dit op termijn helpen bij het stijgen van de reizigersopbrengsten. Met de verdere groei en verbetering van het ov-aanbod in 2028, als de ingroeiafspraken afgelopen zijn, verwachten we een extra positief effect op de reizigersopbrengsten.

In 2027 starten we ook met de voorbereidingen voor de eerste herijking van deze concessie. Hierin kunnen we, als dat dan nog nodig is, ook afspraken maken over hoe de tegenvallende reizigersopbrengsten voor de lange termijn worden opgevangen.

Reisinformatie concessie Amsterdam

Zoals vastgelegd in het PvE willen we komen tot een belangrijke verbetering van de reisinformatie voor de reizigers in de concessie Amsterdam. Dit vergt investeringen in systemen bij GVB. Vooral bij verstoringen in de dienstregeling door bijvoorbeeld calamiteiten is juiste reisinformatie nog een uitdaging. Omdat hier de verschillende uitdagingen en opgaven samenkomen voor reizigers, is daarom de indicator 'reizigersoordeel reisinformatie bij verstoringen' specifiek als kpi gekozen. Het doel is dat GVB hier in 2027 een flinke verbetering (zie tabel 11) realiseert.

¹ Perspectief 2026 en 2027 n.a.v. lagere realisatie 2025 en besluit ontvlechting ontbreekt nog en volgt eind maart.

Strategische activa: een duurzame en inzetbare voertuigvloot

In de Kadernota 2027 gaven we al aan in de tweede helft van de jaren 2030 sterke kostenstijgingen op Activa te verwachten. Om deze (en andere) kosten goed in beeld te krijgen, is allereerst meer inzicht en betere sturing nodig op beschikbaarheid van de voertuigen en de onderhoudsprocessen die dit bepalen.

In de eerste helft van 2026 is gewerkt aan het concretiseren van de in de nieuwe concessie gemaakte afspraken over hoeveel bussen, trams en metro's er maximaal tegelijk niet gebruikt kunnen worden door storingen, onderhoud of herstel. Dat heeft namelijk invloed op het groeien van het aanbod nu en in de toekomst. En op de kosten voor de Vervoerregio daarvan. Samen met GVB en onafhankelijk advies bepalen we per jaar, en afhankelijk van het onderhoudsschema in dat jaar, normen voor de beschikbaarheid van de vloot. Op basis van deze normen wordt dan voortaan door ons gemonitord en waar nodig doorgevraagd, en is GVB beter in staat om gerichte verbetervoorstellen te doen voor de beschikbaarheid. Een aanvullende stap daarbij is om afspraken met GVB over hoe het onderhoud betaald en aangestuurd wordt, aan te passen. We willen toe naar een structuur waarbij dagelijks en groot onderhoud integraal gefinancierd en gemonitord wordt. Met beide stappen vergroten we onze bijdrage aan de bereikbaarheidsdoelen voor 2050 en krijgen we meer inzicht in wat er de komende jaren eventueel extra nodig is om die te behalen.

Verder gebeurt er in 2027 nog meer:

- In 2027 willen wij dat de laatste dieselbussen vervangen worden door elektrische bussen. Hierdoor kan het openbaar vervoer binnen de concessie Amsterdam vanaf 2028 volledig elektrisch gereden worden. De investeringen in elektrische bussen dragen bij aan de strategische doelstelling om een uitstootvrij mobiliteitssysteem te realiseren.
- In lijn met de eerder vastgestelde vlootstrategie tram, verwachten we dat er 2027 gestart kan worden met de voorbereidingen van het bouwen van minimaal 75 nieuwe trams, die vanaf 2032 een deel van de huidige Combino vloot gaan vervangen. De aanbesteding hiervoor start in 2026. De combino trams die nog niet vervangen worden, krijgen een levensduur verlengende onderhoudsbeurt. Deze wordt uiterlijk in 2027 in gang gezet. Met beide acties verzekeren we ons en de reiziger ervan dat er de komende jaren voldoende trams beschikbaar zijn om het groeiende ov-aanbod uit te voeren.
- In 2027 stromen de laatste van de 13 bijbestelde M7 metro's in. Hiermee kunnen we het nieuwe, ontvlochten lijnennet gaan rijden met daarin meer metro's per uur dan nu.

Tabel 11 Kpi's Concessie Amsterdam

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Groei in ov-aanbod, uitgedrukt in het percentage dat het aantal geplande dienstregeling kilometers (drk's) per modaliteit toeneemt t.o.v. 2023.	-1% tov 2023	+15%	De beschikbaarheid van mobiliteitsopties is compleet en passend bij STOMP
Reizigersoordeel over veiligheidsgevoel in het ov	% rapportcijfer 8 of hoger: Bus: 65% Tram: 71% Metro: 61%	% rapportcijfer 8 of hoger: Bus: 70,8% Tram: 69,0% Metro: 57,3%	Een sociaal veilig mobiliteitssysteem in en rond het ov
Aantrekkelijkheid van het ov herstellen door de te hoge uitval te verlagen	Totale concessie: >2%	Ontsluitende lijnen: <0,5% HOV-lijnen: <0,5% Nachtlijnen: <0,5% Verbindende lijnen: <1,0%.	De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk
Reizigersoordeel reisinformatie bij verstoringen	Rapportcijfer per modaliteit: Bus: 5,7 Tram: 5,7 Metro: 5,8	Rapportcijfer een oordeel van ten minste 7,0 (op een schaal van 1 tot 10)	Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie.
Duurzaamheid: uitstootvrije bussen.	Stand 2025: ongeveer 80% van de vloot is elektrisch	100% elektrisch en daarmee 100% uitstootvrij eind 2027	Een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen.

Speerpunten (contractafspraken en ontwikkelingen)

Naast de bovenstaande kpi's sturen en rapporteren we binnen de concessie Amsterdam in 2027 nadrukkelijk op:

- Het jaarplan vervoer 2028, waarbij de ontheffingen die zijn afgesproken in het ingroei-pad zijn verlopen, en GVB daarom de eisen uit het PvE over lijnvoering, bedieningstijden en frequenties volgens afspraken uitvoert.
- Het invoeren van processen om de inzet en beschikbaarheid van materieel te verbeteren, op basis van de normafspraken die hierover zijn gemaakt.
- Starten met een nieuwe structuur, waarin onderhoud en materieel als een geheel worden aangestuurd en gefinancierd.

Wat gaan we daarvoor doen?

Groei en vormgeving van het ov-netwerk

Binnen de nieuwe concessie Amsterdam heeft GVB de opdracht om het netwerk te laten groeien en ontwikkelen volgens de richtingen en eisen die wij als Vervoerregio meegeven in het Programma van Eisen (PvE) en de Kaderbrief van de Vervoerregio. Aan de ontwikkeltafel vervoer, die periodiek bijeenkomt, werken we samen met GVB, gemeenten en Reizigersadviesraad en geven we input zodat GVB de voorstellen voor de Jaarplannen Vervoer verder kan uitwerken. Door deze werkwijze kunnen we eerder toetsen op het voldoen aan PvE-eisen en zijn de gemeenten ook eerder op de hoogte van eventueel benodigde aanpassingen in de infrastructuur. Het 'Jaarplan Vervoer 2027' valt nog onder de afgesproken ingroei-periode die is afgestemd op de wervingscapaciteit van GVB, vanwege de uitdagingen rond het personeel. Personeelsbeleid is een taak van de vervoerder, maar om GVB te ondersteunen bij de werving van nieuw personeel, stelden we in 2025, 2026 en 2027 extra middelen (deels uit het maatregelenpakket Bikker) ter beschikking voor additionele wervingsacties en werken we in samenwerking met andere ov-autoriteiten binnen DOVA aan een landelijke imagocampagne voor de ov-sector.

In het eerste kwartaal van 2027 rondt GVB, in samenwerking met de ontwikkeltafel Vervoer, het 'Jaarplan Vervoer 2028' af met daarin het nieuwe metronetwerk en de geplande opschaling van de ontsluitende lijnen in het weekend en de avonduren. Als Vervoerregio brengen we in 2027 op de ontwikkeltafel de strategische thema's in voor de volgende ontwikkelperiode zodat we in het derde kwartaal het dagelijks bestuur kunnen adviseren over de inhoud van de Kaderbrief.

In de beoordeling van de jaarplannen én monitoring op de uitvoering ervan hebben we aandacht voor de rituitval omdat deze een negatief effect heeft op de betrouwbaarheid van het ov voor de reizigers. We maken daarom een zorgvuldige afweging tussen het belang van meer aanbod, de uitvoeringskwaliteit en de impact op de reizigersopbrengsten. Dit samenspel heeft namelijk impact op de verschillende brede welvaartsdoelen van de Vervoerregio. Wij sturen erop deze impact zo positief mogelijk te maken. Ook in het 'Jaarplan reizigers' wordt gewerkt aan de juiste afstemming van bijvoorbeeld marketing op het vervoeraanbod. Gezien de reizigersopbrengsten is dat extra van belang. Ook bij de beoordeling hiervan maken we een soortgelijke afweging waarin kwaliteit, opbrengsten en groei samenkomen.

Reisinformatie concessie Amsterdam

Om aan de eisen van het nieuwe Programma van Eisen te voldoen werkt GVB aan een uitgebreid ontwikkelingsprogramma voor het verbeteren van de informatie aan de reizigers. Als Vervoerregio monitoren wij, in het reguliere concessieoverleg en op de ontwikkeltafel reizigers, op de voortgang van zowel de verschillende projecten die horen bij de implementatie van de nieuwe concessie als op de door GVB geplande acties in het Jaarplan Reizigers.

Specifiek voor metro spelen wij een faciliterende rol met onze besluitvorming over de toekomst van Communication based train control (CBTC)-systeem, omdat dit systeem randvoorwaarden schept voor de keuzes die GVB kan maken voor de verbetering van de reizigersinformatie bij metrolijnen. Bij de evaluaties en verbeterplannen voor grotere incidenten hebben we speciale aandacht voor de reizigersinformatie. Uit eerdere evaluaties weten we dat bij verstoringen naast de correcte werking van de technologische systemen ook de interne bedrijfsprocessen, de keuzes over vervangend vervoer en de inhoud van de niet geautomatiseerde berichten een belangrijke rol spelen.

In het PvE zijn er meerdere kritische prestatie indicatoren (kpi's) en financiële prikkels voor reizigersinformatie opgenomen waaronder ook een indicator voor het percentage ritten waarover, door het voertuigvolgsysteem, tijdige en volledige informatie is verstrekt. Door continu te blijven monitoren op al deze kpi's streven wij ernaar het oordeel van de reizigers positief te beïnvloeden.

Inzetbare voertuigvloot

Doordat we als onderdeel van de nieuwe concessie nieuwe afspraken maken over de beschikbaarheidsnormen van de vloot, komen we beter in positie om te sturen op de samenhang tussen prestaties, risico, kosten en efficiency. De afspraken tot nu toe hielpen namelijk niet voldoende. Doordat we een gedeeld beeld krijgen over de beschikbaarheid, ontstaat er ruimte om in stappen te verbeteren. We vragen GVB namelijk op basis van de beschikbaarheid, specifieke onderzoeksgebieden te formuleren om de beschikbaarheid te optimaliseren. Ten tijde van het schrijven van deze begroting zetten we hier de eerste stappen voor.

De eerdergenoemde structuurwijziging is ook onderdeel van de gesprekken die we met GVB voeren. Momenteel valt de totale instandhouding van het materieel, oftewel het dagelijks onderhoud en de grote onderhoudsbeurten, niet onder dezelfde financiële structuur. Dagelijks onderhoud valt onder de exploitatiesubsidie en groot onderhoud onder de activa subsidie. Vervoerregio wil beide in één contractlijn/financiële lijn onderbrengen zodat er beter volgens de rolverdeling gestuurd kan worden op de instandhouding van het materieel. De doelstelling is om in 2027 hiermee aan de slag te gaan. Zowel GVB als wij komen beter in onze rol. We kunnen de regioraad ook beter meenemen in toekomstige ontwikkelingen rondom kosten voor instandhouding en aanschaf van activa en de keuzes die hiervoor gemaakt moeten worden.

Duurzame vlootontwikkeling

Met de instroom van de laatste elektrische bussen in 2027, ter vervanging van dieselbussen, geven we invulling aan eerder gemaakte bestuurlijke afspraken over zero emissie busvervoer. Dit is helaas later dan gepland vanwege langere levertijden. We willen snel, maar zien er samen met GVB op toe dat de voertuigen die instromen ook van goede kwaliteit zijn. Wij stellen dit ook als voorwaarde voor het in dienst mogen nemen van de voertuigen.

Naast de transitie naar elektrische bussen, zijn er in de komende jaren wellicht ook meer bussen nodig om het groeiende aanbod uit te voeren. We zijn hierover in gesprek met GVB en besluiten in relatie tot de beschikbaarheidsnormen die we hierboven noemen, wanneer en hoeveel bussen er moeten worden besteld.

De vlootstrategie tram die de Vervoerregio eerder vaststelde houdt onder andere in dat de helft van de combinotrams in 2032 vervangen wordt en de andere helft een levensduur verlengende onderhoudsbeurt krijgt. Dit maakt dat er straks meer deelvlotten zijn, er vaker bestelmomenten zijn en er ook vaker bijgestuurd kan worden in de behoefte van het aantal voertuigen. Dit is zeer wenselijk, met onze beleidsambities in het achterhoofd.

De regioraad heeft op 8 juli 2025 budget gereserveerd voor de aanschaf van nieuwe tramvoertuigen waarna het dagelijks bestuur aan GVB goedkeuring heeft gegeven om een aanbesteding te starten. De Vervoerregio maakt deel uit van het beoordelingsteam van de nieuwe trambestelling. Binnen het project sturen we op het verkrijgen van een voertuig dat zo goed mogelijk aansluit op de doelen van de Vervoerregio. In voorgaande jaren zijn hier al stappen voor gezet door de eisenkaders van de voertuigbestelling vast te stellen. Na het doorlopen van de aanbesteding wordt er een definitief investeringsvoorstel voorgelegd aan het dagelijks bestuur waarna de voertuigen besteld kunnen worden. Voor de levensduur verlengende onderhoudsbeurt van de andere helft van de combinotrams neemt het dagelijks bestuur een besluit over het investeringsvoorstel. Binnen dit voorstel weegt Vervoerregio samen met GVB de belangen af tussen de kosten, prestaties en risico's. De huidige contracteisen zijn hier de basis voor.

In 2024 is er ingespeeld op de groei van het metronetwerk. Er zijn 13 extra metro's besteld. De verwachting is dat deze voertuigen in 2027 instromen. Hierdoor kan GVB frequenter rijden in het straks ontvlochten netwerk. Drie van deze voertuigen zijn aangeschaft met middelen uit het maatregelenpakket Bikker.

Naast de ontwikkelingen binnen de verschillende modaliteiten (bus, tram, metro) wordt er in 2027 ook gewerkt aan ontwikkelingen over de modaliteiten heen. Zo is de doelstelling om in 2027 vastgelegde afspraken over materieelbeschikbaarheid te hebben en deze geïmplementeerd te hebben. Hierbij worden er nieuwe beschikbaarheidspercentages vastgelegd en onderzoeksgebieden geformuleerd om de beschikbaarheid te optimaliseren. In de afgelopen jaren bleken de huidige afspraken niet werkbaar. In 2026 is daarom de weg in gang gezet om tot nieuwe afspraken te komen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 12 Concessie Amsterdam | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessie Amsterdam	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Amsterdam (Exploitatie)	40.606	51.348	63.945	55.849	48.763	45.216
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	28.638	48.081	48.582	57.147	62.791	64.807
Totaal lasten	69.244	99.430	112.527	112.996	111.553	110.024
Bijdragen derden	904	894	904	904	904	904
BDU Absoluut						
Specifieke Uitkering		143	-	-	-	-
Totaal baten	904	1.037	904	904	904	904
Saldo Concessies Amsterdam	-68.340	-98.393	-111.623	-112.092	-110.650	-109.120

In de opgenomen bedragen voor de exploitatie zijn de contractueel overeengekomen bedragen opgenomen van de concessie Amsterdam 2025 tegen het voorlopige prijspeil 2026. Hieronder vallen onder andere de verhoging van de SOV-compensatie GVB (€ 6 miljoen) en tariefmaatregelen voor alle drie de concessies (€ 10 miljoen). In 2028 vindt de herijking van de concessie plaats. De voortgang en resultaten kunnen invloed hebben op de begroting van de Vervoerregio. We leggen dit aan de regioraad voor via de reguliere P&C stukken.

Met ingang van de begroting 2027 zijn de voorheen Bikkergelden opgenomen onder de desbetreffende concessies. Daardoor is er een stijging tussen de begrote bedragen in 2026 en 2027.

In de opgenomen bedragen voor de strategische activa zijn ook de contractueel overeengekomen bedragen opgenomen tegen het voorlopige prijspeil 2026. In de komende jaren worden mutaties en kasschuiven voorgelegd aan de regioraad zoals genoemd in de tweede bestuursrapportage 2025. We doen dit via de reguliere Planning & Control stukken. In deze rapportage is genoemd dat er naar verwachting € 12,8 miljoen doorgeschoven wordt vanuit 2025 naar 2026. Dit bedrag wordt definitief bij het opstellen van de jaarrekening 2025. De Vervoerregio verleent voor de strategische activa subsidie voor de afschrijvings- en rentekosten. De subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld een periode van 30 jaar. Op deze wijze wordt de druk op de exploitatiebegroting van de Vervoerregio gespreid.

De bijdragen derden betreffen de bedragen die gemeente Amsterdam ter beschikking stelt voor de sociale veiligheid in het ov-domein.

Concessie Zaanstreek-Waterland

In december 2023 is de concessie Zaanstreek-Waterland gestart, deze wordt gereden door EBS. De start verliep moeizaam. Er was sprake van hoge rituitval en de volledige geboden dienstregeling (die hoger ligt dan het aanbod in de oude concessies Zaanstreek en Waterland) kon niet volledig gereden worden. EBS heeft deze problemen voor een groot deel onder controle, maar is nog wel bezig om op het geboden niveau te komen. Dit biedt perspectief voor de toekomst en de ontwikkelmogelijkheden voor 2027. Het Programma van eisen voor deze concessie is opgesteld in lijn met het beleidskader van de Vervoerregio. Dat betekent dat in deze concessie een aanzienlijke ambitie zit voor verdere groei en doorontwikkeling om bij te dragen aan de brede welvaartsdoelen van de Vervoerregio.

Concessie Amstelland-Meerlanden

De concessie Amstelland-Meerlanden is in december 2017 gestart en is de eerste grote concessie met Zero Emissie bussen (213 elektrische bussen). In 2024 is het contract herijkt vanwege de doortrekking van de Amsteltram naar Uithoorn en om het contract weer in financieel evenwicht te brengen zoals is afgesproken met het Rijk in het kader van de Transitievergoeding Openbaar Vervoer. Het aanbod wordt volgens de herijkingsafspraken de komende jaren uitgebreid en de Vervoerregio werkt samen met Connexxion om 21 dieselbussen te vervangen door elektrische bussen.

Wat willen we bereiken in 2027?

Concessie Zaanstreek-Waterland

Zoals eerder geschreven sluit het Programma van Eisen van de concessie Zaanstreek-Waterland aan op het huidige beleidskader van de Vervoerregio. De thema's bereikbaar, duurzaam, inclusief, veilig en gezondheid zijn de rode draad voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in onze regio. In 2027 willen wij specifiek aan een aantal zaken invulling geven, die bijdragen aan deze thema's, om zo de doelen voor 2050 te behalen. De concrete acties zijn benoemd bij 'Wat gaan we hiervoor doen?'. Hieronder wordt de koppeling gemaakt met de thema's.

Uitstoot vrij mobiliteitssysteem

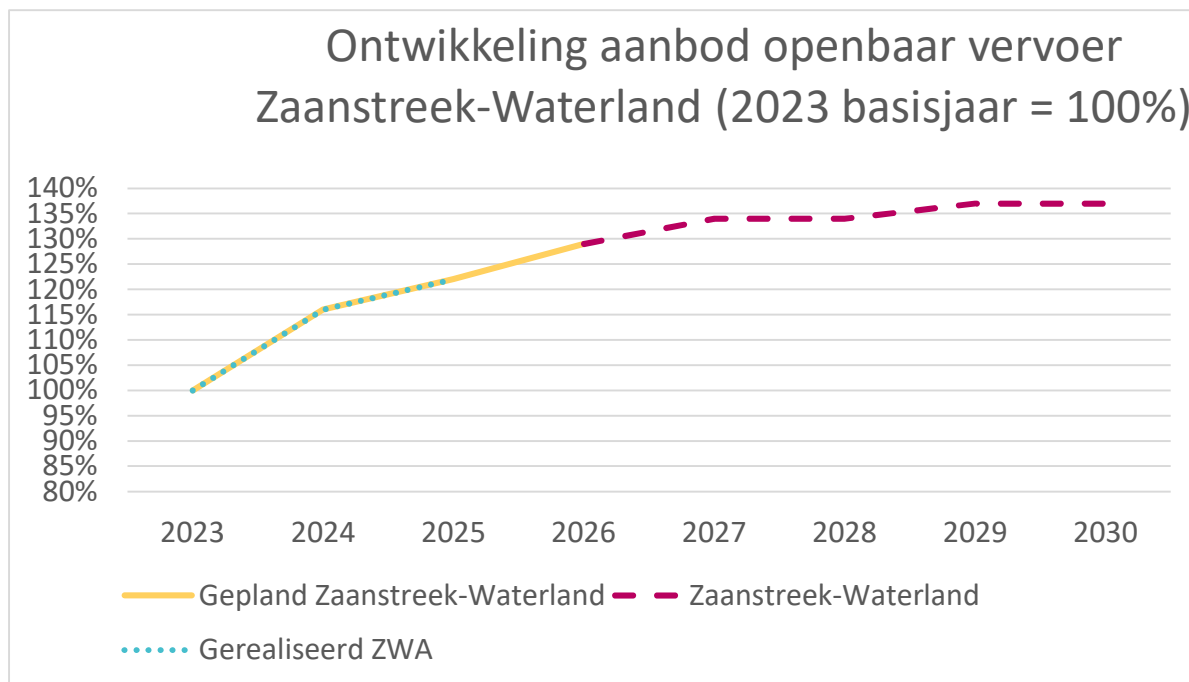
In 2025 zijn de laatste nieuwe bussen. Dat betekent dat de hele busvloot in Zaanstreek-Waterland zero emissie rijdt. Naast zero emissie rijden is het de ambitie om het ov-aanbod te vergroten. Dat kan betekenen dat er extra materieel nodig is. Het is dan ook het doel om in 2027 nog steeds met een emissie vrije busvloot de dienstregeling te rijden. Hiermee dragen we bij aan het strategische doel 2050; een mobiliteitssysteem zonder schadelijke gassen.

Ontwikkeling van het ov-aanbod

Bij de start van de concessie, dienstregelingsjaar 2024, werd er 82% van het geboden ov-aanbod gereden door EBS. Dit is doorgroeid naar 90% in mei 2025. In dienstregelingsjaar 2026 is het de verwachting dit aanbod verder uit te breiden naar 96%. Bij het opschalen van de dienstregeling worden de randvoorwaarden, bijvoorbeeld personeel en materieel, voor een betrouwbaar netwerk in acht genomen.

Vervoerplan 2027 wordt in de eerste maanden van 2026 opgesteld. Hierin worden de ontwikkelingen voor 2027 opgenomen, hierbij houden we rekening met actuele werkzaamheden zoals de langdurige sluiting van de IJ-tunnel deze zomer. Het is de ambitie om het ov-aanbod verder te vergroten, wat bijdraagt aan het bieden van aantrekkelijke vervoeropties.

Figuur 3 Aanbodontwikkeling concessie Zaanstreek-Waterland²



Rituitval

De norm voor rituitval volgens de concessie is 0,5%. De realisatie in 2024 was 2%. In 2027 streven we naar een maximale rituitval binnen de norm. Het blijft de ambitie om de rituitval steeds verder te verlagen naar onder de concessienorm en daarmee bij te dragen aan een aantrekkelijk mobiliteitssysteem.

Reisinformatie

In 2024 was de reisinformatie onvoldoende en zat EBS nog onder de gestelde norm. Dit veroorzaakt hinder en maakt het ov-aanbod minder aantrekkelijk en toegankelijk. Het is de ambitie voor 2027 om de reisinformatie dusdanig te verbeteren dat de waardering hiervan tenminste op een 7 (op een schaal van 1 tot 10) ligt.

EBS heeft in de bieding aangeboden om op bijna alle haltes waar nog geen DRIS-paneel hing, een kleinere variant op te hangen. Dat betekent dat alle haltes in Zaanstreek-Waterland zijn voorzien van dynamische reisinformatie. Dynamische reisinformatie vergroot het gemak van de reiziger en zorgt voor een toegankelijke reis. Dit draagt bij aan het strategische doel voor 2050; een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie, digitalisering & beperkingen.

² Realisatie 2025 is lager dan afspraak en in andere P&C stukken schetsen we een ander perspectief voor 2026. Vertaling naar het bid van EBS volgt.

Tabel 13 Kpi's concessie Zaanstreek-Waterland

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Groei in ov-aanbod, uitgedrukt in het percentage dat het aantal geplande dienstregeling kilometers (drk's) per modaliteit toeneemt ten opzichte van 2023.	+16% t.o.v. 2023	34% t.o.v. 2023	De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk
Reizigersoordeel over veiligheidsgevoel in het ov	Rapportcijfer 8 of hoger: 70%	Rapportcijfer 8 of hoger: 71%	Een sociaal veilig mobiliteitssysteem
Te hoge uitval verlagen	2%	Contractnorm: < 0,5%	De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk
Reizigersinformatie bij verstoringen	Rapportcijfer 5,0 in ov-klantenbarometer	Tenminste een 7,0 (op een schaal van 1 tot 10)	Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie
Duurzaamheid: uitstootvrije bussen	+/- 90 procent van busvloot zero emissie	100% zero emissie busvloot	Een mobiliteitssysteem zonder schadelijke gassen

Concessie Amstelland-Meerlanden

Het Programma van Eisen (PvE) dat is opgesteld voor Amstelland-Meerlanden komt uit 2016. Dat betekent dat het eerder is opgesteld dan het beleidskader van de Vervoerregio. De thema's bereikbaar, duurzaam, inclusief, veilig en gezondheid zijn de rode draad voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in onze regio. Ondanks dat het PvE ouder is, dragen de ontwikkelingen in Amstelland-Meerlanden bij aan de strategische doelen van 2050.

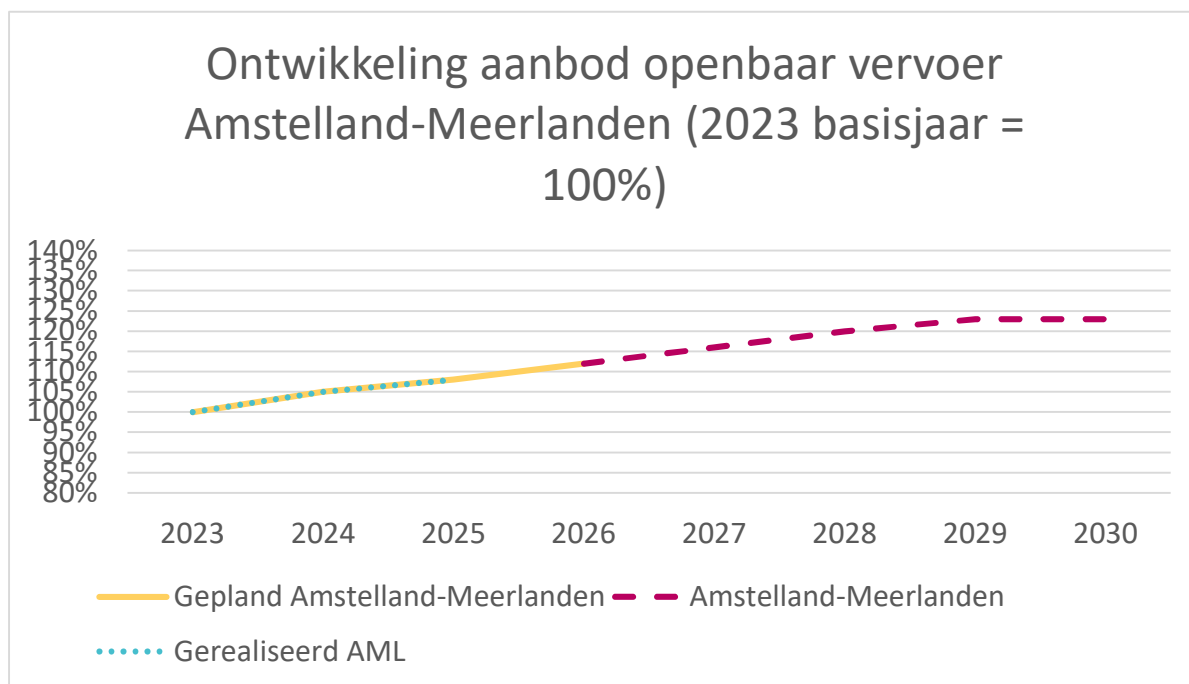
Uitstoot vrij mobiliteitssysteem

In 2025 reden er 213 bussen zero emissie, dit was toen 84% van de busvloot. In 2027 willen we de zero emissie busvloot laten uitbreiden naar ongeveer 93%. Alleen de 18 dubbeldekkers in de concessie Amstelland-Meerlanden worden niet vervangen en blijven rijden tot het einde van de concessie (december 2032). Deze bussen zijn eerder verduurzaamd door gebruik van biodiesel (HVO100). Hiermee dragen we bij aan het strategische doel 2050; een mobiliteitssysteem zonder schadelijke gassen.

Ontwikkeling van het ov-aanbod

In de herijking zijn afspraken gemaakt voor uitbreiding van het ov-aanbod. Op diverse momenten heeft Connexxion haar aanbod volgens afspraken waargemaakt. Voor de zomer 2026 stelt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio het Vervoerplan 2027 vast waarin het ov-aanbod verder wordt vergroot met 3,5% ten opzichte van 2026. De ambitie is om nog verder te groeien tot en met 2029 zoals is afgesproken in de herijking. Dit draagt bij aan het bieden van aantrekkelijke vervoeropties.

Figuur 4: Aanbodontwikkeling concessie Amstelland-Meerlanden



Rituitval

Begin 2025 werden de materiële problemen steeds groter. De accu's van een groot deel van de elektrische bussen bleken eerder dan gepland aan vervanging toe. Hierdoor konden de bussen veel minder ver rijden dan gepland met hoge uitval (ongeveer 2%) tot gevolg. Dit had een direct gevolg door de aantrekkelijkheid van het ov-aanbod. De uitval van ritten ligt rond de 1% eind 2025. Hoewel een flinke verbetering, moet de uitval verder naar beneden worden gebracht naar maximaal 0,5% zoals in het contract is afgesproken. Dit draagt bij aan aantrekkelijke vervoersopties in de Vervoerregio.

Tabel 14 Kpi's concessie Amstelland-Meerlanden

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Groei in ov-aanbod, uitgedrukt in het percentage dat het aantal geplande dienstregeling kilometers (drk's) per modaliteit toeneemt ten opzichte van 2023.	+5% t.o.v 2023	+16% t.o.v. 2023	De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk
Reizigersoordeel over veiligheidsgevoel in het ov	Rapportcijfer 8 of hoger: Amstelland-Meerlanden: 79%	Rapportcijfer min 8: Amstelland-Meerlanden: 74%	Een sociaal veilig mobiliteitssysteem
Duurzaamheid: uitstootvrije bussen	Kpi wordt nog aangepast		Een mobiliteitssysteem zonder schadelijke gassen
Reizigersinformatie bij verstoringen	Rapportcijfer 6,3 in ov-klantenbarometer.	Tenminste een 7,0 (op een schaal van 1 tot 10)	Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie
Te hoge uitval verlagen	> 1%	Contractnorm < 0,5%	De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk

Wat gaan we daarvoor doen?

Concessie Zaanstreek-Waterland

Uitstoot vrij mobiliteitssysteem

In het eerste dienstregelingsjaar van EBS werd duidelijk dat de initiële bus bestelling onvoldoende was om de gehele dienstregeling zero emissie te rijden. Daarom is er een extra bus bestelling gedaan. Dit zorgt ervoor dat de gehele dienstregeling momenteel zero emissie rijdt en dit ook kan blijven doen in 2027.

De Vervoerregio blijft controleren of de busvloot voldoende is voor de dienstregeling en daarmee dus niet hoeft terug te vallen op dieselbussen.

Ontwikkeling van het ov-aanbod

In vervoerplan 2026 wordt er een opschaling voor het ov-aanbod aangeboden. Deze opschaling krijgt pas akkoord van de Vervoerregio op het moment dat de huidige dienstregeling betrouwbaar wordt gereden. De Vervoerregio zorgt er zo voor dat een hoger aanbod niet ten koste gaat van een betrouwbare reis. Het aanbod blijft aantrekkelijk en groeit betrouwbaar door. In 2027 is het de ambitie van de Vervoerregio de dienstregeling verder op te schalen.

Rituitval

Om de rituitval te verlagen zijn er in de afgelopen twee jaar veel acties ondernomen. Denk aan het opleggen van het verbeterplan en het toetsen van het personeelsplan. Tijdens de contractbeheerders overleggen wordt de voortgang besproken en worden nieuwe acties in gang gezet. Ook zijn er afspraken gemaakt over opschalingen, zodat de dienstregeling betrouwbaar groeit en niet de uitval vergroot. De Vervoerregio moet akkoord gaan met elke opschaalstap.

Reisinformatie

In 2025 heeft EBS een plan ingediend om de reisinformatie te verbeteren. De verbeteringen uit dit plan hebben ook impact op de reisinformatie in 2027.

In 2026 speelt de vervangingsopgave van de DRIS-panelen een grote rol in de vervoerregio. Dit wordt bekostigd uit het Bikker budget. Deze vervanging wordt getrokken door de gemeenten en is essentieel voor de reiziger. Een DRIS-paneel heeft een grote positieve impact op de reis. Daarom moet deze blijven werken en aansluiten bij de nieuwe technologische ontwikkelingen.

Concessie Amstelland-Meerlanden

Uitstoot vrij mobiliteitssysteem

In 2018 werd de (destijds) grootste zero-emissie busvloot van Europa geïntroduceerd met 100 bussen. In minder dan 10 jaar is de zero-emissie busvloot verdubbeld naar 213 bussen. De vooruitgang blijft doorgaan. Vanuit de Vervoerregio hebben we geld uit het Ontwikkelfonds ov gereserveerd voor de vervanging van 21 dieselbussen. We vragen Connexxion hiervoor een plan te maken en aan de Vervoerregio voor te leggen. De nieuwe elektrische bussen moeten in de nieuwe dienstregeling van 2027 gaan rijden.

Ontwikkeling van het ov-aanbod

In juli 2024 hebben we nieuwe afspraken gemaakt met Connexxion om het aanbod stapsgewijs uit te breiden. Naast deze uitbreidingen in het ov-aanbod worden er ook nieuwe haltes aangelegd of aangepast. Voor deze nieuwe haltes hebben we subsidie ter beschikking gesteld aan de wegbeheerders. Connexxion is in december 2025 gestart met het Vervoerplanproces 2027. Voor de zomer 2026 levert Connexxion het Vervoerplan 2027 en toetsen wij het plan aan de concessie afspraken. Het dagelijkse bestuur van de Vervoerregio stelt het plan, met behulp van de adviezen die door de Reizigers Advies Raad (RAR) en de adviescommissie Amstelland-Meerlanden worden gegeven, vast.

Uitval

De rituitval is met 1% op (eind 2025) te hoog. Niet gereden ritten worden in mindering gebracht met de subsidies en bij overschrijding van de concessienorm van 0,5% worden door de Vervoerregio boetes gegeven. Met de in uitvoering zijnde vervanging van accu's verwachten wij dat Connexxion de uitval verder verlaagt. Deze vervanging heeft geen financiële gevolgen voor de Vervoerregio. Dit vervangingsprogramma en andere maatregelen zoals de werving van Engelstalig personeel met Bikkergelden geven perspectief om in 2027 de concessienorm van 0,5% te halen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 15 Concessies STREEK (inclusief Algemeen) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies Streek	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Ontwikkelfonds ov	1.517	12.830	4.848	23.746	9.234	12.312
Motie Bikker	1.911	26.377	-	-	-	-
Overige kosten ov	-7	450	154	154	154	154
Amstelland-Meerlanden	63.427	67.771	70.756	70.766	71.113	68.954
Zaanstreek-Waterland	43.316	50.061	52.324	52.195	52.325	52.456
Waterland	887	-	-	-	-	-
Zaanstreek	127	-	-	-	-	-
Totaal lasten	111.178	157.489	128.082	146.861	132.826	133.876
Bijdragen derden	7.032	6.980	6.987	6.987	6.987	6.987
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	520	520	260	-	-	-
Totaal baten	7.552	7.500	7.247	6.987	6.987	6.987
Saldo Concessies Streek	-103.626	-149.989	-120.835	-139.873	-125.839	-126.888

Binnen het subprogramma Concessies Streek zijn naast de streek concessies ook de algemene middelen voor de concessies opgenomen. Het ontwikkelfonds ov is hier een voorbeeld van. Dit fonds is niet alleen bestemd voor de Streekconcessies maar kan voor alle concessies ingezet worden. In deze post zijn eveneens de reserveringen voor de ov-intensivering opgenomen. Hiervoor worden plannen uitgewerkt die aan het dagelijks bestuur ter goedkeuring voorgelegd worden.

In het subprogramma Concessies Streek zijn tot en met 2026 de gelden voortkomend uit het Maatregelenpakket motie Bikker opgenomen, voor zover die niet specifiek voor AMRI of het Uitvoeringsprogramma mobiliteit geoormerkt zijn. Over de uitvoering van het maatregelenpakket wordt in 2026 nog apart gerapporteerd naar de regioraad en het Rijk. In 2027 is er geen maatregelenpakket meer. De structurele extra BDU-middelen vanuit het Rijk zijn in Kadernota 2026 en begroting 2026 al verdeeld voor de jaren vanaf 2027 over de verschillende subprogramma's. Er is geen aparte begrotingspost voor Bikker meer in 2027.

De post overige kosten betreft ov gerichte onderzoeken en kosten die verband houden met nieuwe aanbestedingen en herijkingen. Hier heeft een vermindering van € 0,3 miljoen per jaar op plaatsgevonden in verband met de optimalisaties concessies zoals opgenomen in Kadernota 2027.

In het budget voor de concessie Amstelland-Meerlanden is het voorlopig prijspeil 2026 verwerkt. De uitkomsten uit de herijking 2024 zijn verwerkt. Dit houdt in dat er sprake is van een jaarlijkse uitbreiding in de dienstregeling en een jaarlijkse ophoging van de reizigersopbrengsten.

Het budget voor de concessie Zaanstreek-Waterland is opgehoogd naar het voorlopig prijspeil 2026. Hierbij gaan we er van uit dat de geboden dienstregelingkilometers ook uitgevoerd worden. Daarnaast is het budget met € 0,5 miljoen per jaar naar beneden bijgesteld omdat het budget voor de garantstelling van de opbrengsten niet meer van toepassing is.

De bijdragen van derden betreffen de vergoeding van Schiphol voor het rijden van de buslijnen over het Schipholterrein en de vergoedingen voor erfpacht en onroerendzaakbelasting met betrekking tot de concessie Zaanstreek-Waterland.

ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel om het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam uit te kunnen voeren. Alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te onderhouden vallen binnen het subprogramma Asset Management Railinfra (AMRI). De werkzaamheden binnen het AMRI-contract omvatten het dagelijks onderhoud, de (meerjarige) vervangingsprojecten en de dagelijkse aansturing hiervan. Daaronder vallen ook de volledige instandhouding van het Signalling & Control (S&C) systeem en andere operationele systemen binnen het metro- en tramareaal. Ook de liften en roltrappen bij het tram en metro areaal vallen hieronder. Onze kosten voor dit contract zijn voor de volledige looptijd vastgelegd. Tussen de jaren kan budget neutraal geschoven worden: dat wil zeggen dat er niet ieder jaar eenzelfde bedrag besteed wordt aan AMRI, maar dat het mandaat voor het totale contract vaststaat. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd en in het contract is afgesproken dat gezocht wordt naar efficiency om tegenvallers op te lossen.

Omdat anno 2025 de technische ontwikkelingen zich steeds in rapper tempo opvolgen en informatiebeveiliging van de systemen vanuit wet- en regelgeving vereist is, behoren de activiteiten ten behoeve van cybersecurity en weerbaarheid van het Werkend Reizigers Vervoersysteem (WRVS) integraal tot de beheeropgave binnen AMRI.

De Vervoerregio is de zogenoemde *asset owner* van het lokaal spoor en sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever van het beheer & onderhoud, zoals we dat hebben ondergebracht in het AMRI-contract. GVB Infra B.V. (GVB Infra) is de opdrachtnemer hiervan. GVB Infra plant het onderhoud in en voert het onderhoud uit, of laat dit uitvoeren door derde partijen. Wij betalen dit onderhoud via het AMRI-contract. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur van Vervoerregio GVB Infra aangewezen als beheerder in overeenstemming met de Wet lokaal spoor (Wls).

In 2026 werken beide partijen aan de herijking van de afspraken tussen Vervoerregio en GVB Infra. Hierin krijgen we inzicht in een aantal ontwikkelingen (zoals we schreven in Kadernota 2027 en bestuursrapportages 2025) en maken we hierover afspraken met GVB Infra. De herijking kan gevolgen hebben voor het begrotingsjaar 2027, maar die zijn op het moment van schrijven van deze begroting nog niet bekend. Als er gevolgen zijn komen die terug in de eerste bestuursrapportage van 2027.

Wat willen we bereiken in 2027?

In 2027 verwachten wij dat veel aandacht uitgaat naar de aanstaande aanpassing (ontvlechting) van het metronetwerk. Daarmee werken we toe naar een toekomstbestendig metronet dat de komende jaren verder kan groeien. Daarnaast moet GVB starten met een aantal grote vervangingsopgaven: zoals het gedurende 3-5 jaar vervangen van ongeveer 1/3^e van de liften en roltrappen, nieuwe en energiezuinigere gelijkrichtersstations (de stroomvoorziening) en vervanging van verouderde systemen, waarvan onderdelen of software steeds moeilijker te onderhouden of te krijgen zijn. De financiële impact is nog niet van alle onderdelen duidelijk, signaleerden we in de kadernota 2027. En in begroting 2026 maakten we het krijgen van inzicht in al het geprogrammeerde werk tot einde AMRI-contract een speerpunt. Juist omdat het om noodzakelijke werkzaamheden gaat, die van groot belang zijn voor het openbaar vervoersysteem, en de bijdrage die we daarmee leveren aan onze doelen, is duidelijkheid over de kosten van het werk én de risico's nodig. We hebben hiervoor een aantal specifieke beleidsindicatoren opgesteld voor 2027, die dienen als speerpunten in onze sturing in het AMRI-contract. Deze indicatoren staan in tabel 16.

Door hierop in te zetten, stimuleren wij het door ontwikkelen van Assetmanagement binnen het AMRI-contract en krijgen we als risicodragend opdrachtgever meer zicht en grip op budget en prestaties. We willen hiermee bereiken dat we tot na het einde van het huidige AMRI-contract zicht hebben op de huidige (al in de contracten aanwezige) groei ambities zoals verwacht te behalen zijn en we willen onze begroting verder verfijnen door het bestaande AMRI-budget meer gericht te verdelen over de jaren. Daarbovenop geeft dit helderheid in wat eventueel extra nodig is om maximaal bij te dragen aan onze brede welvaartsdoelen. We kijken hierbij niet alleen naar het geprogrammeerde werk, maar ook naar de kosten van operationele systemen, inclusief beheer en instandhouding. Hiervoor wordt in 2027 ook apart monitoring en kpi sturing ingericht.

Met meer inzicht en optimalisaties vergroten we ook -indirect- de toekomstvastheid en bedrijfszekerheid van de infrastructuur. Daarnaast bespaart dit kosten en we kunnen mogelijk zelfs hinder voor de reiziger en de omgeving verlagen. Anderzijds zijn er in sommige gevallen bij onderhoud en vervangingswerkzaamheden nu meer eisen dan voorheen voorzien, die vanuit onze beleidsambities meer geld mogen kosten. Denk hierbij aan duurzaamheid, sociaal veilige inrichting, nieuwe regelgeving en groei van het ov-systeem in algemene zin. Ook nieuwe omstandigheden, zoals een grote noodzaak voor investeringen in cybersecurity nemen we mee. Met de doorontwikkeling van assetmanagement komen die eventuele meerkosten minder als verrassing en kunnen we ze wellicht zelfs voorkomen.

Vanuit het programma Liften en Roltrappen voorzien we verbetering van de prestaties. Zo starten we mede dankzij gelden uit het maatregelenpakket Bikker versneld (in 2026) met de bouw van een tweede lift bij station Ganzenhoef. In onze monitoring zien we dat de prestaties gemiddeld genomen weliswaar op of net onder de beschikbaarheidsnorm uitkomen, maar er is een aantal probleeminstallaties die individueel te laag scoren. Met de in het programma gemaakte afspraken hopen we in 2027 twee van de probleeminstallaties te vervangen. Het volledige programma liften en roltrappen duurt tot 2034 en de regioaad wordt via jaarlijkse updates over dit programma geïnformeerd.

Via het programma Energiecongestie vindt een analyse plaats van het energiesysteem van metro en tram. Hier zien we nadrukkelijk kansen voor duurzaamheid en het verminderen van energiecongestie. We zetten in op kansen binnen het areaal en de AMRI-werkzaamheden en werken samen met de gemeente Amsterdam en Liander.

Voor de Vervoerregio is veiligheid van groot belang. Naast onze doelen over verkeersveiligheid (die zich ook in onze concessies doorvertalen), geldt dit ook voor veiligheid rondom de werkzaamheden die vanuit het AMRI-programma plaatsvinden. In 2026 heeft GVB Infra door Inspectie Leefomgeving en Transport een audit op het veiligheidsbeheersysteem laten uitvoeren. Het plan van aanpak dat daaruit volgt wordt in 2027 geïmplementeerd. We willen in 2027 een verdere vermindering van het aantal incidenten rondom werkzaamheden. Dat begint bij inzicht in meer dan de incidenten. GVB ontwikkelt momenteel monitoring op veiligheidsprocessen en opvolging daarvan, zodat GVB in 2027 kan meten. Deze resultaten worden dan gebruikt om gerichte verbeteracties te onderbouwen en in te zetten. Zo dragen we bij aan nul verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 binnen het mobiliteitssysteem, en dus ook bij het werken aan tram en metro infrastructuur.

Tabel 16 Kpi's AMRI

Kritische prestatie indicator	Stand 2025	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Beschikbaarheid liften	96,2%	Volgens norm: >97%	Een toegankelijk mobiliteitssysteem
Beschikbaarheid roltrappen	97,4%	Volgens norm: >97%	Een toegankelijk en aantrekkelijk mobiliteitssysteem

Speerpunten (contractafspraken en ontwikkelingen)

Naast op bovenstaande kpi's sturen en rapporteren we in 2027 nadrukkelijk op:

- Verkleinen van de onzekerheidsmarge rondom het meerjarig inzicht tot einde contract
- Verschuiving van de relatieve omvang van correctief onderhoud naar preventief onderhoud
- We willen de veiligheid bij onderhoudswerkzaamheden vergroten door bij de monitoring ook 'leading indicators' te gebruiken. Niet enkel incidenten, maar ook op processen en opvolging daarvan.

Wat gaan we daarvoor doen?

In haar ambities kiest de Vervoerregio nadrukkelijk de weg omhoog als het gaat om het ov-systeem. De infrastructuur moet hierop voorbereid zijn. Daar hoort bij dat we meer vooruitkijken en ook oog moeten hebben voor betaalbaarheid op de lange termijn. Daarom bevat een langlopend contract als AMRI herijkingsmomenten. Hierin komen contractafspraken en actualiteit samen. In vorige P&C stukken schreven we daar al over: in de herijking werken we aan een sluitend meerjarenoverzicht, het beoordelen van de in Kadernota 2027 gesignaleerde risico's (grootschalige vervangingen en kostenstijgingen), de marktconformiteitstoets en verbeteringen rondom het jaarlijkse beheerplan. Wij verwachten dit in 2027 klaar te hebben en in de bestuursrapportages gedurende 2026 en 2027 rapporteren wij over de voortgang.

Naast de herijking, stuurt de Vervoerregio op het beheer en onderhoud via aanscherpingen in de jaarlijks op te stellen kaderbrief AMRI. Voor 2027 wordt deze nu voorbereid en hierin nemen wij ook onze inzet voor 2027 mee. Aansluitend vertaalt GVB Infra dit naar de te nemen maatregelen, die worden opgenomen in het beheerplan voor 2027 (en volgende jaren). Na toetsing en eventuele bijstelling wordt het Beheerplan 2027 rond eind september 2026 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio aangeboden (volgens de Wet lokaal spoor). De regiораad wordt via de bestuursrapportages op de hoogte gehouden over de voortgang.

In programma's zoals liften en roltrappen en energiecongestie monitoren, rapporteren en/of financieren we extra bovenop de reguliere inspanning binnen het AMRI-contract, met als doel een meer dan gebruikelijke verbeterstap te bereiken en aanvullende kansen te benutten.

Iedere vier jaar maakt de Vervoerregio een nieuwe beheervisie³, waarin we richting meegeven (aan de hand van ons beleidskader en de daaruit afgeleide strategische doelen) aan de beheer & onderhoudswerkzaamheden. De beheervisie beschrijft daarnaast ook de wijze waarop de Vervoerregio op veiligheid stuurt en hoe indienststellingsvergunningen tot stand komen voor infra en voertuigen. De beheervisie is daarmee een belangrijk richtinggevend document voor o.a. het tot stand komen van de beheerplannen⁴ van GVB. In 2026 staat het maken van een nieuwe beheervisie op het programma die vanaf 2027 van kracht is.

Wij borgen de veiligheid en de rol van GVB hierin, op diverse manieren. Door voor 2027 afspraken te maken over procesmonitoring en hierover te laten rapporteren, stimuleren wij preventief monitoren en bijsturen bij GVB en vergroten we ons eigen inzicht in de veiligheidsketen.

³ Artikel 17 lid 1 Wet lokaal spoor

⁴ Artikel 21 Wet lokaal spoor

Wat mag dat kosten?

Tabel 17 AMRI| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2025	begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Dagelijks Onderhoud Metro	49.224	50.000	53.960	53.362	53.362	53.362
Dagelijks Onderhoud Tram	22.183	24.500	27.026	26.593	26.593	26.593
MVP Tram	18.135	23.000	27.480	24.547	24.547	26.681
MVP Metro	23.820	25.000	41.000	26.681	26.681	26.681
Areaalmanagement AMRI	21.063	22.510	22.870	19.191	18.753	16.649
Overige kosten AMRI	7.985	4.964	3.240	3.379	3.379	-6.641
Asset Owner kosten AMRI	179	1.998	259	330	259	259
Signalling & Controlling	5.627	5.379	-	-	-	-
Totaal lasten	148.216	157.351	175.835	154.083	153.575	143.586
Bijdragen derden	697	1.900	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	697	1.900	-	-	-	-
Saldo AMRI	-147.519	-155.451	-175.835	-154.083	-153.575	-143.586

De kosten binnen het subprogramma AMRI worden jaarlijks aangepast in overeenstemming met de afspraken uit de AMRI-overeenkomst. Daarnaast werkt S&C, naast het beheer, ook nog door aan de doorontwikkeling van het softwaresysteem. Hiervoor is extra geld beschikbaar, afkomstig uit het restbudget van Signalling and Control Metro Amsterdam (SCMA).

De definitieve BDU-indexatie 2025 en de voorlopige indexatie 2026 zijn verwerkt. Dit geeft per jaar € 4,5 miljoen hogere lasten ten opzichte van de begroting 2026 die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie. Dit is verwerkt in de onderdelen Dagelijks Onderhoud, MVP, areaalmanagement en de overige kosten AMRI.

De uitgaven binnen de AMRI-overeenkomst zijn geactualiseerd op basis van het beheerplan 2026. Dit geeft verschuivingen tussen de verschillende onderdelen en jaren maar heeft geen effect op de totale meerjaren-begroting en is daarmee budgetneutraal. Voor 2027 betekent dat een incidentele verhoging van € 20,5 miljoen met name op de post meerjaren vervangingsonderhoud Metro en Tram in de totale lasten.

De kosten voor jaarlijkse monitoring en WLS zijn in totaal jaarlijks € 0,2 miljoen verlaagd in verband met de bezuinigingen op de BDU-uitkering.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) bestaat om de juiste informatie en data te leveren voor het werk dat de Vervoerregio doet. Binnen OSS worden grofweg drie typen onderzoek, studie en samenwerking gefinancierd: de onderzoeken en studies die de Vervoerregio zelf doet en de data die zij zelf nodig heeft, grote studies met of van partners en ook regionale en nationale samenwerkingsverbanden waarbinnen de Vervoerregio actief is. Dit zijn bijvoorbeeld het projectbureau voor laadinfrastructuur MRA Elektrisch en landelijk het nationale mobiliteitskennisplatform CROW-KpVV (Kennisplatform Verkeer & Vervoer) en de Rijk-Regio samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarnaast worden ook verschillende beleidsontwikkelprogramma's, zoals Schoon & Duurzaam en Inclusieve Mobiliteit, vanuit dit subprogramma betaald.

Wat willen we bereiken in 2027?

Hoewel het subprogramma een heel breed palet aan activiteiten financiert die in meer of mindere mate aan alle relevante kpi's bijdragen, is een aantal specifieke doelen uit te lichten die passen bij de in deze begroting ingezette intensiveringen. De concrete bijdrage die OSS levert aan het dichterbij brengen van deze doelen is lastig te duiden; veelal gaat het om proces- en programmageld ten behoeve van onze andere activiteiten, projecten en programma's. Onze prioriteiten voor 2027 sluiten aan bij de prioriteiten die vanuit uitvoering projecten en de concessies zijn geformuleerd.

Wat gaan we daarvoor doen?

In 2027 gaan we voor het subprogramma OSS in algemene zin verder op de in 2026 ingeslagen weg. In 2026 wordt de onderzoeksagenda vormgegeven en die moet meer strategische richting geven aan de uitgaven die worden gedaan vanuit dit subprogramma. In 2027 is deze voor het eerst operationeel. Naarmate we meer inzichten verkrijgen uit de op stoom komende monitoring van onze beleidsdoelstellingen, wordt duidelijker waar vanaf 2027 vervolgonderzoek nodig is.

In 2026 is verder de bemensing aan de beslistafels van verschillende samenwerkingsverbanden op orde gebracht, waardoor er beter kan worden (mee)gestuurd. In deze beweging staan een heroriëntatie op de strategische doelen van de Vervoerregio en de door het dagelijks bestuur afgesproken intensiveringen centraal. In 2027 moeten hiervan de resultaten zichtbaar worden.

Ook is 2027 het jaar waarin een beperkte afname van het beschikbare OSS-budget ingaat. Het in 2026 vorm te geven afwegingskader voor toelating van onderzoeken, studies en samenwerkingen tot het OSS-budget gaat deze ontwikkeling in goede banen leiden.

Wat mag dat kosten?

Tabel 18 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
MRA verkeersmodel VENOM	795	473	485	485	485	485
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	272	450	462	462	462	462
MRA Smart Mobility	730	780	800	800	800	800
MRA Spoordossier	43	200	205	205	205	205
OSS overige projecten	5.470	6.846	6.306	9.384	9.384	9.384
Totaal lasten	7.310	8.749	8.258	11.336	11.336	11.336
MRA verkeersmodel VENOM	501	179	184	184	184	184
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	181	250	257	257	257	257
MRA Smart Mobility	459	460	472	472	472	472
MRA Spoordossier	3	160	164	164	164	164
OSS overige projecten	204	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.348	1.049	1.076	1.076	1.076	1.076
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-5.962	-7.700	-7.182	-10.260	-10.260	-10.260

De nieuwe rol van regisseur van regionale deelmobiliteit, die in 2026 is gestart, blijft voorlopig opgenomen onder OSS-overige projecten. In de Begroting 2026 was voor 2027 een incidenteel budget van € 1 miljoen voorzien en voor 2028 een bedrag van € 8 miljoen voor de verdere invulling van deze regisseursrol. In de Kadernota 2027 is vervolgens een structurele bijstelling doorgevoerd. Het oorspronkelijk voorziene budget van € 8 miljoen voor deelmobiliteit in 2028 is teruggebracht naar € 4 miljoen per jaar. Het structurele budget van € 4 miljoen voor deelmobiliteit, is bedoeld voor de verdere invulling van onze regisseursrol en komt boven op de reguliere OSS-activiteiten.

Daarnaast is vanaf 2027 een structurele verlaging van € 1 miljoen doorgevoerd binnen de OSS budgetten vanuit de Kadernota 2027.

De materiële kosten binnen OSS zijn geïndexeerd naar prijspeil 2026 met 2,6%. De dekking hiervoor komt vanuit de BDU-indexatie die wij van het Rijk ontvangen. Voor OSS bedraagt deze indexatie structureel ongeveer € 0,2 miljoen.

APPARAATSKOSTEN

Het subprogramma apparaatskosten verwijst naar de kosten die samenhangen met het functioneren van de organisatie zelf, los van de inhoudelijke beleidsdoelen. Het gaat dus om de kosten die nodig zijn om beleid te maken en uit te voeren.

Het subprogramma apparaatskosten geeft inzicht in:

- De kosten om de organisatie draaiende te houden;
- De efficiëntie van de ambtelijke organisatie;
- De mate waarin middelen niet direct aan beleid, maar aan ondersteuning of overhead worden besteed.

Wat willen we bereiken in 2027?

Het subprogramma Apparaatskosten is gericht op het efficiënt stroomlijnen van de activiteiten binnen het primaire proces van de Vervoerregio. Dit doen we door de juiste personen met de benodigde kwaliteiten op de juiste taken in te zetten. Voor meer toelichting ten aanzien van het secundaire proces (overhead) verwijzen we naar de paragraaf Bedrijfsvoering.

Tabel 19 Kpi's apparaatskosten

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Personeelskosten, inhuur extern personeel		Externe inhuur maximaal XX % van de loonsom	

Wat gaan we daarvoor doen?

Het primaire proces vindt plaats binnen de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en het Expertisecentrum Projecten. Op basis van jaarlijkse teamplannen voeren deze teams hun werkzaamheden uit om de in de begroting vastgestelde doelen te realiseren. Dit subprogramma draagt eraan bij dat het primaire proces structureel wordt versterkt door, naast de vaste en tijdelijke formatie de inzet van externe inhuur steeds gericht en bewuster vorm te geven. Met name wanneer specialistische kennis of aanvullende capaciteit noodzakelijk is.

Wat mag dat kosten?

Tabel 20 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2025	begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Directe Personeelslasten	10.029	10.914	11.727	11.727	11.727	11.727
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.053	929	991	991	991	991
Totaal lasten	11.082	11.843	12.718	12.718	12.718	12.718
Bijdragen derden	296	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	296	-	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.786	-11.843	-12.718	-12.718	-12.718	-12.718

De directe personeelskosten geïndexeerd volgens de cao-afspraken, de inhuurkosten zijn geïndexeerd met de indexatie van de Brede Doeluitkering (BDU).

OVERHEAD

Het subprogramma Overhead, Bedrijfsvoering omvat de ondersteunende functies die nodig zijn voor een doelmatige en rechtmatige organisatie vanuit teams bedrijfsvoering, bestuur en communicatie en financiën. Deze teams voeren voorwaardenscheppende activiteiten uit die nodig zijn om de inhoudelijke speerpunten te realiseren. Dit doen we o.a. door bestuurlijke advisering, lobby, MIRT-coördinatie en interne en externe communicatie. Daarnaast ondersteunt het subprogramma de strategische doelen rondom toekomstbestendige organisatieontwikkeling en digitale transformatie. We zetten in op verdere professionalisering en automatisering van de bedrijfsvoering. Voor wat betreft nadere toelichting over de verschillende onderwerpen die passen binnen dit subprogramma, verwijzen we naar de paragraaf Bedrijfsvoering.

Wat willen we bereiken in 2027?

In 2027 wil de Vervoerregio een efficiënte, transparante en toekomstbestendige organisatie zijn. We streven naar goed functionerende bedrijfsvoering waarbij processen efficiënt, tijdig en rechtmatig verlopen. Medewerkers kunnen rekenen op betrouwbare voorzieningen, goede ondersteuning en kundige advisering met kennis van geldende wet- en regelgeving. Kortom, we willen dat de organisatie soepel, professioneel en klaar voor de toekomst werkt, zodat de regio optimaal kan profiteren van onze diensten.

In 2027 beschikt de organisatie over een professionele, wendbare en doelmatige overheadorganisatie die het primaire proces optimaal ondersteunt. De personeelskosten voor overhead zijn beheersbaar en staan in een gezonde verhouding tot de totale organisatieomvang.

Tabel 21 Kpi's overhead

Kritische prestatie indicator	Stand 2024	Wat willen we bereiken in 2027	Doel 2050
Percentage van kernprocessen dat digitaal beschreven is.	0%	≥ 60%	
Trendmatige ontwikkeling van het verzuim binnen de organisatie.	3,57%	≤ 5,0%	

Wat gaan we daarvoor doen?

In 2027 optimaliseren we onze kernprocessen om efficiënter en rechtmatiger te werken, met ondersteuning van procesmanagement en betrokken medewerkers. We versterken de digitalisering en automatisering van informatievoorziening, zodat processen sneller en betrouwbaarder verlopen.

De Vervoerregio heeft de afgelopen jaren stevig ingezet op lobbywerk. Dit heeft geleid tot mooie successen en hier gaan we in 2027 ook mee verder. Dit betekent concreet dat we ons netwerk op verschillende schaalniveaus verder willen verstevigen.

In 2026 wordt gestart met de implementatie van een nieuw financieel systeem en in 2027 gaat dit systeem live.

Wat mag dat kosten?

Tabel 22 Overhead | Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

Overhead	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	122	169	175	175	175	175
Communicatie	88	200	206	206	206	206
Bedrijfsvoering	4.261	4.506	4.886	4.755	4.755	4.755
Financiën	221	763	424	260	260	260
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	8.152	8.413	9.039	9.039	9.039	9.039
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.076	2.111	1.955	1.856	1.856	1.856
Totaal lasten	14.920	16.163	16.685	16.290	16.290	16.290
Baten overhead	369	224	232	232	232	232
Totaal baten	369	224	232	232	232	232
Saldo Overhead	-14.551	-15.939	-16.453	-16.058	-16.058	-16.058

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026 zijn de materiële kosten binnen overhead geïndexeerd naar prijspeil 2026. Dekking voor deze stijging komt vanuit de BDU-indexatie die we vanuit het Rijk ontvangen.

In 2026 ronden we de aanbesteding van een nieuw financieel en begrotingssysteem af, waarvan de implementatie gepland staat voor 2026 en doorloopt in 2027. In 2027 zijn nog € 0,2 miljoen incidentele lasten te verwachten voor deze projecten.

De directe personeelskosten geïndexeerd volgens de cao-afspraken, de inhuurkosten zijn geïndexeerd met de indexatie van de Brede Doeluitkering (BDU).

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2027 willen behalen. Deze algemene dekkingsmiddelen bestaan aan de batenkant uit:

- De Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU relatief)
De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Er zijn ook additionele en geormerkte bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU. Die nemen we op in het betreffende subprogramma van het programma Verkeer & Vervoer.
- De rentebaten op de bussenleningen
- De rentebaten op het Schatkistbankieren (SKB)
De Vervoerregio is verplicht het overschot aan liquide middelen aan te houden bij het Rijk. Dit noemen we het Schatkistbankieren.
- De marktconformiteitstoeslag op de bussenleningen en de garantstelling op leningen van concessiehouders
De marktconformiteitstoeslag moet worden opgelegd vanuit de Europese regelgeving voor staatsteun. Verslaglegging-technisch is de marktconformiteitstoeslag een rentebaat.
- BDU-saldo voorgaande jaren
Dit is de sluitpost van onze begroting. Een positief bedrag betekent dat wij meer lasten hebben dan dat wij aan BDU in dat jaar ontvangen. De dekking komt uit een onttrekking van balanspost van de overschotten van voorgaande jaren. De regelgeving van de BDU staat toe dat overschotten in latere jaren worden aangewend.

Aan de lastenkant verantwoorden we rentelasten van de (langlopende) leningen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We houden intensief contact met het ministerie van IenW over de afstemming van de bedragen en het proces van indexatie. Met name het verschil tussen de prijsstijgingen voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur en de indexatie die wij op de BDU ontvangen is onderwerp van deze afstemming.

De laatste trekking van de bussenlening voor de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) heeft in 2025 plaatsgevonden. De lening is aangegaan met een back-to-back lening en voor deze lening zetten wij vrijwel dezelfde condities door aan de vervoerder EBS. In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de strategische activa. Hiervoor ontvangen wij een marktconformiteitstoeslag. Ook voor de al afgesloten bussenlening van de concessie Amstelland-Meerlanden (Lening I) ontvangen wij een marktconformiteitstoeslag. De marktconformiteitstoeslag wordt aan GVB Activa, Connexxion en EBS in rekening gebracht. Daarmee krijgen we een reële marktwaarde voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen) en de bussenleningen.

Naar verwachting neemt Connexxion in 2026 een nieuwe bussenlening (Lening II) op en wordt hiervoor een externe lening afgesloten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 23 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Voorlopige cijfers Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten voorgaande jaren	69	-	-	-	-	-
Rentelasten	3.594	4.375	4.235	3.409	3.007	2.605
Totaal lasten	3.663	4.375	4.235	3.409	3.007	2.605
BDU jaarbijdrage	600.609	599.165	560.261	595.145	595.145	595.145
BDU saldo voorgaande jaren	-112.765	-5.543	36.321	1.593	-8.042	-14.160
Rentebaten	15.249	16.219	16.910	8.105	7.352	6.599
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	503.093	609.841	613.493	604.843	594.455	587.584
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	499.430	605.466	609.258	601.434	591.448	584.979

Aan de lastenkant nemen we de rentelasten op van de afgesloten leningen. Deze leningen zijn volledig voor de financiering van de busleningen van de concessie Zaanstreek-Waterland en Connexxion.

Voor de algemene BDU-inkomsten 2027 ontvangen wij een beschikking in december 2026. In juni 2027 krijgen we een aangepaste beschikking voor de indexatie. Verder kunnen wij een tekort aan inkomsten incidenteel aanvullen met het saldo van de BDU dat we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben besteed. Daarmee maken we de begroting sluitend. De BDU die is opgenomen, bestaat uit het in 2026 toegekende bedrag € 596 miljoen, opgehoogd met een voorlopige index van 2,6%. Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2026 ontvangen en heeft betrekking op de periode van prijsstijgingen tussen maart 2025 tot maart 2026. Voor het jaar 2027 is door het Rijk een bezuiniging van € 34 miljoen verwerkt in de begroting.

De definitieve BDU-indexatie voor 2025 is 0,7% lager uitgekomen, als gevolg van de halvering van de prijsindexatie. Hierdoor is een verlaging op de BDU toegepast van € 2,9 miljoen.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoelage die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - busleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa. De huidige buslening voor Connexxion is uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoelage aan de Vervoerregio ten goede.

Rentebaten SKB: we voorzien in 2027 een positieve rente op dit saldo (€ 8,8 miljoen). Uit voorzichtigheid begroten we deze post alleen in het lopende begrotingsjaar. De periode daarna is te onzeker om hiervoor baten op te nemen.

PARAGRAFEN

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio een doorsnee-inzicht op enkele thema's die in de begroting staan. Het gaat om thema's die de wetgever voorschrijft via het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing, de paragraaf financiering, de paragraaf bedrijfsvoering, de paragraaf verbonden partijen, openbaarheidsparagraaf (wet open overheid) en paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

De paragraaf Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.



PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

De paragraaf 'weerstandsvormogen en risicobebearsing' is opgesteld in lijn met de door de regioraad op 7 december 2024 vastgestelde nota risicobebearsing & weerstandsvormogen.

Weerstandsvormogen

De beschikbare weerstandscapaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet-begrote kosten te dekken.

De benodigde weerstandscapaciteit is de financiële omvang van de in de paragraaf weerstandsvormogen en risicobebearsing opgenomen risico's. Dit zijn de risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen, en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie. De Vervoerregio hanteert hiervoor de Top 10 strategische risico's.

Het weerstandsvormogen geeft aan in hoeverre de organisatie de financiële gevolgen van opgetreden risico's kan opvangen. Het wordt berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. De weerstandsratio is gelijk aan het weerstandsvormogen. De weerstandsratio wordt in een getal uitgedrukt.

Risicobebearsing

Risicobebearsing (of risicomangement) wordt gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Het is een continu proces. Alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist.

Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de projectrisico's. Het Three Lines model is de Engelse term voor 'checks en balances' binnen een organisatie. De eerste lijn bestaat meestal uit het primaire proces. De tweede lijn bestaat uit de financial-, business- en projectcontrollers, juristen, kostendeskundigen en inkoopadviseurs. En de derde lijn bestaat uit de concerncontroller en internal auditor. Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats, waarvan het resultaat in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico's

De onderkende risico's zijn gegroepeerd rond de volgende thema's:

- Bestuur
- Grote opgaven
- Openbaar vervoer
- OV-governance
- Organisatie

De tien belangrijkste risico's zijn in de volgende tabel samengevat. Daaronder zijn de risico's beknopt toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt weergegeven: + = hoog risico of groot effect; - = gemiddeld tot laag risico of effect.

Tabel 24 De 10 belangrijkste risico's

	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor...</i>	Maatregelen
Bestuur				
1	Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit	Mogelijke bezuiniging van 10% op de SPUKS (waaronder BDU)	+ De jaarlijkse bekostiging van het Rijk wordt deels ter discussie gesteld.	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie IenW en BZK.
Grote opgaven				
2	Grote financiële overschrijdingen na uitwerking van de afspraken over de Schaalsprongprojecten Zuidasdok, Derde perron Amsterdam Zuid, Verlenging Noord/Zuidlijn en Sluiten Metroringlijn	De aanpak van de groeiende mobiliteitsontwikkeling blijft achter (Amsterdams regionaal mobiliteitssysteem loopt vast)	+ De uitvoering van de projecten stagneert. Op korte termijn valt budget vrij, maar op de langere termijn komt de bereikbaarheid van Amsterdamse regio in de knel en zijn er aanvullende maatregelen nodig.	Afspraken met het Rijk en de regionale partners om uitvoering van alle schaalsprongprojecten mogelijk te maken en eventueel herprioritering in de begroting
3	Wijzigende klimaatomstandigheden	Het ov-systeem ondervindt hinder zoals verdrogende taluds of onderlopende metrobuizen	- Grote herinvesteringen zijn nodig	• Risicoreservering voor klimaat en andere externe factoren in herijking AMRI opnemen • Lifecycle costs hanteren in assetmanagement • Rekening houden met klimaat bij nieuwe projecten • Mogelijke impact in kaart brengen en daarvoor passende maatregelen voor treffen
Ov-Governance				
4	De samenhang richting GVB vanuit de Vervoerregio (rol opdrachtgever concessieverlener vs. vervoerders/aandeelhouder) komt niet als één naar voren	De aansturing van de opdrachtnemer concessiehouders/vervoerders/aandeelhouder is onvoldoende scherp en escalaties blijven uit	- Meer financiële risico's optreden dan nodig, met mogelijk negatieve impact op samenwerking en exploitatie	Contractmanagementsysteem aanschaffen. Minder kpi's zodat er wel gestuurd kan worden op kpi's. Investeren in vaardigheden en knowhow op het vlak van: • risicomanagement • projectmanagement • de rol als aandeelhouder

	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor...</i>	Maatregelen
5	Scope (en areaal) uitbreidingen bij meerdere vervangingsprojecten onvoldoende (financieel) inzichtelijk	De Vervoerregio wordt confronteert met hogere lasten die niet zijn begroot	- Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt zonder impact op areaal-beschikbaarheid. Niet (tijdig) kunnen vervangen leidt tot hogere onderhoudskosten voor instandhouding bestaande areaal. Verouderde software kan niet meer worden geüpdatet	GVB hier nadere onderbouwing laten aanleveren Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering Meenemen in de herijking AMRI-contract
8	Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.	Projecten worden stilgelegd en/of krijgen te maken met hoge meerkosten	- Aanvullend budget is nodig om aan lopende verplichtingen te voldoen om het alsnog mogelijk te maken dat het project wordt afgebouwd	Professioneel opdrachtgeverschap Aandacht voor de kwaliteit van contracten Afsluiten van aanvullende verzekeringen
9	Onvoldoende professioneel project, programma en portfoliomanagement	Er te weinig sturing is op raakvlakken en risico's binnen de projecten en afhankelijkheden tussen de projecten op portfolioniveau	+ Er risico's, vertragingen en faalkosten ontstaan zowel binnen de projecten als op portfolioniveau.	Gezamenlijke sturing op doorontwikkeling van project, programma- en portfoliomanagement in de keten (zowel bij GVB als Vervoerregio)
Openbaar Vervoer				
6	Onduidelijkheden tijdens implementatie van het nieuwe inbestedingscontract bij de uitwerking van de hoofdogaven/doelen door concessiehouder.	De Vervoerregio onvoldoende (in)zicht heeft in de realisatie van de hoofdogaven/ doelen en daardoor niet tijdig kan (bij) sturen op de hoofdogaven	- Discussie in de samenwerking tussen de betrokken partijen, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken (beleidsdoelen worden niet bereikt)	• Gezamenlijk beeld van de hoofddoelen vaststellen • Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen) • Aanpassen contract
7	Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en geplande productieomvang naar het afgesproken niveau te krijgen (conform concessiebesluit)	Het OV komt niet meer op het afgesproken niveau en/of tevergeefse inzet om te proberen het OV op het afgesproken niveau te krijgen; Onvoldoende personeel voor ambities	+ Veel investeringen (tijd, geld, middelen) die niet of nauwelijks effect hebben	• Accepteren dat het ov-aanbod structureel is veranderd • Beleid herijken: OV op koers • Ingroeipaden afspreken • Contracten herijken

Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>		Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor...</i>	Maatregelen
Organisatie				
10	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks. Het niet op orde hebben van de cybersecurity (bij nieuwe applicaties)	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	+ Dienstverlening stagneert	• ICT-ondersteuning door externe partij; • Goede SLA -afspraken • Informatiebeveiliging op orde • Inhuur kennis implementatie (projectleider) • Voldoende interne kennis/ formatie

TOELICHTING OP DE RISICO'S

Ad. 1. Nieuw kabinet/regeerakkoord

Na de val van het kabinet Schoof, de Tweede Kamerverkiezingen en de lopende formatie is de politieke onzekerheid niet afgenomen ten opzichte van de vorige begroting. Tel daarbij op de ontwikkelingen op wereldtoneel en we moeten constateren dat de onzekerheden voor de periode 2028-2030 blijven bestaan.

Hoewel de 10% budgetkorting voor 2027 deels is afgewend, blijft deze bestaan voor de periode na 2027. Of de minderheidscoalitie bereid is om de korting ook na 2027 terug te draaien blijft onduidelijk op dit moment, maar blijft zeker de inzet van onze lobby in Den Haag.

Door uitspraken en acties van de Amerikaanse president Trump, de blijvende agressie van Rusland in de oorlog met Oekraïne en oplopende spanningen op diverse plekken in de wereld lijken de Europese landen gedwongen om defensie uitgaven te verhogen en in lijn te brengen met de NAVO-norm. Dit verhoogt de druk op de Rijksbegroting en verkleint de kans dat de korting van de BDU Verkeer en Vervoer kan worden teruggedraaid.

Ad. 2. OV-schaalsprong

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen, met name naar de plekken waar wonen, werken en onderwijs samenkomen. Daarnaast is sprake van grootschalige gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Haarlemmermeer, waarmee in een belangrijke nationale en regionale woningbouwbehoefte wordt voorzien. Met schaalspronginvesteringen, zoals de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (verlenging Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn bouwstenen om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit te realiseren.

De complexe samenhang en afhankelijkheid tussen de diverse projecten en de technische complexiteit leiden tot stagnatie in de besluitvorming. De verwachting is dat er in de loop van 2026 besluitvorming plaatsvindt, maar vooralsnog blijft de onzekerheid groot.

Ad. 3. Klimaat

We moeten leven met de effecten van klimaatverandering. We verwachten meer stortregens, zwaardere stormen en lange drogere en hete perioden. Nederland is extra kwetsbaar voor overstromingen omdat ons land voor een groot deel onder de zeespiegel ligt. Ook de infrastructuur van het openbaar vervoer is kwetsbaar. Metro's rijden op taluds die kunnen verdrogen en tunnels kunnen onderlopen bij extreme regenval. Het huidige vervoersysteem is hier niet goed op ingesteld. Klimatarisico's zijn bijvoorbeeld niet benoemd of verdisconteerd in de overeenkomsten met GVB.

De effecten van klimaatverandering staan steeds prominenter op ons netvlies. Bij de herijking van contracten of nieuwe projecten houdt de Vervoerregio inmiddels rekening met de effecten en kosten van klimaatverandering. Dit is nu al een belangrijk aandachtspunt in de MIRT-verkenningen voor de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Ad. 4. Samenhang diverse rollen Vervoerregio in Concessie Amsterdam

In de concessie Amsterdam (GVB) heeft de Vervoerregio verschillende rollen. Naast het opdrachtgeverschap in het AMRI-contract en concessieverlener is de Vervoerregio ook aandeelhouder van GVB vanuit de ov-governancestructuur. De complexiteit van de concessie samen met de verschillende rollen vraagt veel van onze organisatie. Bij de rollen horen onderlinge afspraken over de toedeling van rollen, verantwoordelijkheden en taken. Voor een goede invulling moet de Vervoerregio blijven investeren in vaardigheden en knowhow op het vlak van risicomanagement, projectmanagement en haar rol als aandeelhouder.

Ad. 5. Risicodragend opdrachtgeverschap (AMRI)

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio is het overdragen van het opdrachtgeverschap voor het werkende vervoersysteem naar de Vervoerregio. Met ingang van 1 januari 2022 zijn hiervoor nieuwe overeenkomsten afgesloten.

Een belangrijke overeenkomst betreft het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties en processen daarop inrichten. In 2025 is het zicht krijgen op het meerjarig onderhoud en vervangingsprogramma, kritieke prestatie-indicatoren en risico-inventarisatie verbeterd. De groei naar excellent opdrachtgeverschap blijft een speerpunt van de Vervoerregio.

Met het verbeterde inzicht wordt de Vervoerregio in zijn rol als risicodragend opdrachtgever tegelijkertijd geconfronteerd met hogere lasten bij meerdere vervangingsprojecten, die niet passen binnen de budgetten van het huidige AMRI-contract.

Ad. 6. Inbesteding (GVB)

De Vervoerregio heeft in 2025 de nieuwe concessie voor het Amsterdamse werkgebied afsloten. De concessie is, net als in 2012, niet aanbesteed maar inbesteed. Opdrachtnemer is GVB. Door de complexiteit van de concessie verliep het inbestedingproces langer dan gepland.

De beleidsdoelen van de Vervoerregio moeten op een juiste en inzichtelijke wijze worden doorvertaald binnen de concessie. De komende jaren moet blijken op welke wijze GVB de hoofdpogaven vormgeeft. En of zij het voor de Vervoerregio mogelijk maakt om hierop tijdig (bij) te sturen. De complexiteit maakt deze inbesteding ook voor de komende jaren een risicovol dossier.

Om de concessie goed te ontwerpen en in te regelen werkt de Vervoerregio nauw samen met GVB om te zorgen dat de risico's en ontwerpvragestukken goed in beeld zijn. Problemen of issues worden direct geadresseerd en waar nodig geëscaleerd. Door intensief samen te werken, groeit het onderling vertrouwen en daarmee de kans van slagen.

Ad. 7. Stabiliteit & slagkracht vervoerbedrijven

De Vervoerregio is concessieverlener voor het openbaar vervoer binnen haar grondgebied en daarbij mede afhankelijk van de prestaties van de vervoerbedrijven.

Het huidige personeelstekort en de nog altijd tegenvallende reizigersinkomsten blijven hierbij uitdagingen, vooral binnen de concessie Amsterdam. Met mogelijk financiële gevolgen voor de Vervoerregio als concessieverlener.

De gevolgen van geopolitieke en maatschappelijke ontwikkelingen en de vele ingrijpende (weg)werkzaamheden in de regio zijn van invloed om (op korte termijn) invulling te geven aan alle wensen en ambities voor het openbaar vervoer. Mogelijk vragen deze ontwikkelingen een extra financiële bijdrage om het gewenste ambitieniveau te behalen.

Ad. 8. Financiële tegenvallers in uitvoeringsprojecten als (mede)risicodragend opdrachtgever

Doordat de Vervoerregio steeds meer een rol neemt als (mede)risicodragend opdrachtgever in uitvoeringsprojecten loopt zij, anders dan bij een rol als subsidieverlener, meer risico's. Hoewel dergelijke risico's nooit volledig zijn uit te sluiten, wordt er wel op ingezet deze zoveel mogelijk te beperken o.a. door tijdige de juiste expertise (fiscaal/juridisch/projectmanagement) in te huren, grote projecten te laten evalueren en de verbeterpunten te borgen in de organisatie.

Ad. 9. Portfolio-management Railinfra projecten

De Vervoerregio is 100% risicodragend opdrachtgever voor de railinfra-projecten, maar staat tegelijkertijd op afstand door op output te sturen. Dit betekent dat ontwikkelingen binnen GVB zoals het verder professionaliseren van het projectmanagement of het programma- en portfoliomanagement onder regie van GVB plaatsvindt. Zolang dit nog niet op het gewenste niveau is ontstaan er onnodige kosten. Dit geldt zowel binnen de projecten (doordat bijvoorbeeld raakvlakken, risico's of marktpartijen onvoldoende gemanaged worden tussen de verschillende projecten) als op portfolioniveau doordat projecten onderling niet goed op elkaar zijn afgestemd (bijvoorbeeld in volgorde van capaciteitsvraag vs. wat beschikbaar is). Hierdoor ontstaan vertragingen, wat zich vervolgens weer vertaalt in risico's (niet behalen beleidsdoelen) en extra kosten.

Ad. 10. Informatietechnologie

De komende drie jaar wil de Vervoerregio voldoen aan de wet- en regelgeving van informatiebeveiliging en privacy (waaronder BIO/NIS2). Dit betekent een verdere professionalisering van de informatiebeveiligingsfunctie in de organisatie. Een betrouwbare informatievoorziening is noodzakelijk voor het goed functioneren van de Vervoerregio en de basis voor het beschermen van rechten van reizigers. Dit vereist een integrale aanpak, goed opdrachtgeverschap en risicobewustzijn. Ieder organisatieonderdeel is hierbij betrokken.

In 2025 zijn belangrijke stappen gezet naar een (informatie)veiliger Vervoerregio. Zo is een SOC/SIEM ingehuurd waarmee netwerkbewegingen kunnen worden gemonitord, en wordt per kwartaal gerapporteerd aan de Cyber Security Board. Ook aan het bewustzijn voor informatiebeveiliging is de nodige aandacht besteed: er is een phishingcampagne uitgezet en een ethisch hacker heeft een presentatie over IB-bewustzijn gegeven.

Toch valt er in 2026 nog genoeg te doen om compliance met de BIO2.0 en de komende CBW aan te kunnen tonen. Met name de governance rondom IB, risicomanagement, incidentresponse en bedrijfscontinuïteit en leveranciersmanagement krijgt de aandacht.

In 2026 is de Vervoerregio gewisseld van ICT-ondersteuner van de digitale werkomgeving. Samen met de nieuwe leverancier wil de Vervoerregio verdere stappen maken op het gebied van IT-beheer en beveiliging. Naast deze overgang vindt ook de implementatie plaats van het nieuwe financiële systeem. Deze overstap biedt kansen voor procesoptimalisatie en betere rapportages, maar brengt ook risico's op het gebied van datakwaliteit, betrouwbaarheid en continuïteit.

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is de volgende werkwijze gevolgd. Er is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risicocategorieën is ingedeeld. Vervolgens is de impact (het effect) in euro's bepaald op het categoriegemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt bepaald: we spreken van hoog risico bij een kans van 75%; we spreken van gemiddeld tot laag risico bij een kans van 25%. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De financiële impact van de Top 10 strategische risico's telt op tot € 141 miljoen. Dit is de benodigde weerstandscapaciteit.

De beschikbare weerstandscapaciteit waarmee we rekenen in de begroting is het (niet-beklemde) BDU-saldo per 31 december van het begrotingsjaar.

De weerstandsratio van de Vervoerregio 2027 is:

$$\frac{\text{Beschikbaar weerstandsvermogen}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}} = \frac{\text{€ XXX miljoen}}{\text{€ 141 miljoen}} = 1, \text{X}$$

Dit is voldoende volgens onderstaande tabel. De regioaad streeft naar een ratio weerstandsvermogen van minimaal voldoende.

Tabel 25 Ratio weerstandsvermogen en betekenis

Ratio weerstandsvermogen (x)	Betekenis
$x > 2,0$	Uitstekend
$1,4 < x < 2,0$	Ruim voldoende
$1,0 < x < 1,4$	Voldoende
$0,8 < x < 1,0$	Matig

0,6 < x < 0,8	Onvoldoende
<0,6	Ruim onvoldoende

Wijzigingen ten opzichte van 2024/2026

De volgende risico's staan niet meer in de top 10:

- **Openbaar vervoer:** schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen
- **Ov-governance:** er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig
- **Organisatie;** ambitie & performance

De volgende risico's zijn nieuw in de top 10:

- **Ov-governance:** scope (en areaal) uitbreidingen bij meerdere vervangingsprojecten
- **Ov-governance:** financiële tegenvallers in uitvoeringsprojecten als (mede)risicodragend opdrachtgever
- **Ov-governance:** portfolio-management railinfra projecten

KENTALLEN

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie en kan alleen worden uitgegeven aan de taak Verkeer & Vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) geormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote, al zou je verwachten dat bij verstrekte bussenleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal maken we onderscheid tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hoge netto schuldquote wordt veroorzaakt door de relatief grotere toename van de vlottende passiva. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting. Dit omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) is komen te staan.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt voornamelijk bekostigd vanuit de subsidie BDU. Deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen op te bouwen. De teller van deze ratio (EV) is nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).

Ook deze ruimte is bij de Vervoerregio gering, omdat bijna alle lastenbudgetten structureel van karakter zijn. De toekomstige BDU-bijdragen zijn vrijwel geheel bestemd voor specifieke budgetten als de Investeringsagenda Mobiliteit, de concessies en het beheer, onderhoud en meerjarige vervanging van de railinfrastructuur en rollend materieel.

Tabel 26 Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel volgt eind mei

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn. De paragraaf geeft inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte en financiële instrumenten.

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven, gemeenten en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Op basis van de huidige begroting bedraagt het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' eind 2027 naar verwachting € xx miljoen. Eind 2028 is dit naar verwachting € xx miljoen zijn. Overigens betekent dit niet per definitie dat er voldoende liquiditeiten zijn (zie o.a. liquiditeitsprognose hierna).

De solvabiliteit geeft de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen weer. Aangezien de Vervoerregio geen eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit laag.

Uitgangspunten treasuryfunctie en beleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (wet Fido) en de daarbij horende ministeriële regelingen. In het treasurystatuut van de Vervoerregio heeft de regioraad nadere aanwijzingen en regels vastgelegd aan het dagelijks bestuur ten aanzien van:

- Het beheersen van de financiële risico's
- Het continu verzorgen van voldoende liquiditeit voor de organisatie
- Zorgdragen voor een kosteneffectief en efficiënt betalingsverkeer
- Het verzorgen van financieringsovereenkomsten en uitzettingen ten behoeve van de publieke taak

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtoollige middelen zijn in overeenstemming met de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Het drempelbedrag voor de Vervoerregio is gebaseerd op Artikel 7. Uitgezonderde middelen van de Regeling lid 2. De drempel is 2% van het begrotingstotaal, als het begrotingstotaal lager is dan € 500 miljoen, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1 miljoen bedraagt. Als het begrotingstotaal hoger is dan € 500 miljoen, is de drempel gelijk aan € 10 miljoen plus 0,2% van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.

Voor 2027 komt dit neer op € 10,3 miljoen wat de Vervoerregio buiten de Schatkist zou mogen aanhouden.

Verstrekte busleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de verordening op de subsidieverstrekking voor buslening. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van al verworven bussen. Die bussen worden ingezet voor openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit. De buslening draagt bij aan het verduurzamen van het ov. En het biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De busleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies. Hierdoor loopt de Vervoerregio beperkt risico gedurende de looptijd van de concessie. Tijdens de concessies worden de restbedragen volledig afgelost. De laatste tranches worden verrekend met de laatste termijnen van de bevoorschotting van de exploitatie.

Voor de concessie Zaanstreek-Waterland heeft de regioraad een bedrag van maximaal € 183 miljoen beschikbaar gesteld. Daarvan heeft tot op heden EBS € 132 miljoen getrokken, waarvan € 124 miljoen middels een back-to-back lening en € 8 miljoen via het eigen vermogen. Het resterende bedrag van € 5,2 miljoen in de lopende lening voor de concessie Amstelland-Meerlanden is al in 2025 opgevraagd. Ook heeft de regioraad voor de concessie Amstelland-

Meerlanden een bedrag van maximaal € 47 miljoen beschikbaar gesteld ("Lening II"). Naar verwachting zal de trekking in 2026 plaatsvinden voor een bedrag van ongeveer € 30 miljoen.

Tabel 27 Verstrekte busleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte buslening	2026	2027	2028	2029	2030
Connexxion Lening I 15 jaar	44.964	38.648	32.332	26.016	19.700
Connexxion Lening I restant	4.655	3.910	3.165	2.421	1.676
Connexxion Lening II 7 jaar	30.000	25.000	20.000	15.000	10.000
EBS Zaanstreek-Waterland	106.297	97.440	88.957	80.474	71.990
Totaal leningen	185.917	164.999	144.455	123.910	103.366

Tabel 28 Nog te verstrekken leningen/garanties (bedragen in x € 1.000)

	2027
Concessie Zaanstreek-Waterland	8.000
Concessie Amstelland-Meerlanden	17.000
Totaal leningen	25.000

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regio raad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de strategische activa. Dat is voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen. Daarvan is € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordion'). Eind 2024 heeft het GVB van de optie € 77 miljoen opgevraagd.
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2026 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 78 miljoen (M7-metro's) en € 59 miljoen (investering zero-emissiebusen EB4, EB5 en EB6). Daarnaast zal in 2026 de aanbesteding van de 17G-trams van start gaan.

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen aan GVB Exploitatie BV. Daarmee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen van de financiële instellingen te voldoen. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar als de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de banken in rekening brengen lager. In 2025 is de (her)financiering van GVB onderzocht door een extern adviesbureau en dit wordt in 2026 nader uitgewerkt.

Tabel 29 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Nr.	Organisatie	Soort	Einddatum	2026 (maximaal)	2027 (maximaal)	2028 (maximaal)	2029 (maximaal)	2030 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	Verleend tot 2026	350.000	350.000			
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	Verleend tot 2026	77.000	77.000			
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2054	132.533	127.800	123.067	118.333	113.600
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2036	48.533	44.800	41.067	37.333	33.600
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2050	120.000	115.000	110.000	105.000	100.000
				728.066	714.600	274.134	260.666	247.200

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van busleningen. Deze elementen, samen met de afschrijvingen op de

investeringen, maken dat de exploitatieresultaten niet synchroon lopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2027 uit op een positief saldo van ongeveer € 289 miljoen. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd helemaal worden besteed en gedeeltelijk doorschuiven naar het volgende jaar. Over de periode tot aan 2028 is een positieve ontwikkeling te zien. In 2029 wordt een daling verwacht.

Bij elke financiële rapportage aan de regioraad wordt ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling. In tabel 19 is de liquiditeitsontwikkeling (met verloop) door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de vermelde ontwikkelingen in 2027 en 2028 neemt op langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe. De BDU-middelen worden nog niet ingezet, maar doorgeschoven naar latere jaren (zie hiervoor het meerjarenperspectief tabel 28). In de periode 2029 – 2036 is de verwachting dat er € 165 miljoen uit het BDU-saldo zal worden onttrokken ter dekking van grote projecten en onderhoud.

Tabel 30 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Bedragen x € 1.000				
Beginstand	334.698	289.195	295.166	310.773
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	7.435	7.061	7.061	7.061
Overige inkomsten	579.195	612.448	611.695	610.942
Overige uitgaven	-632.133	-613.537	-603.150	-596.279
Eindstand	289.195	295.166	310.773	332.498

Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Decentrale overheden kunnen niet zomaar leningen afsluiten. Om te voorkomen dat fluctuaties in rentepercentages een te grote invloed hebben op de begroting, bestaan twee wettelijke beperkingen. Deze zijn vastgelegd in de Wet Fido. Dit zijn de kasgeldlimiet (van toepassing op korte leningen met een rentetypische looptijd van maximaal een jaar) en de renterisiconorm (lange leningen). Beide beperkingen hebben tot doel de leningportefeuille van decentrale overheden te behoeden voor een onverantwoord grote gevoeligheid voor rentefluctuaties. Ze stellen een grens aan de structuur van de leningen, niet aan de hoogte. De kasgeldlimiet stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal (het totaal van de lasten). Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar.

De renterisiconorm beperkt het renterisico op de langlopende financiering. De norm bevordert de spreiding van de looptijden van de kapitaalmarktleningen (looptijd van de lening > 1 jaar) door de omvang te beperken van de leningen waarvoor de rente in een bepaald jaar moet worden aangepast of afgelost. Het Rijk heeft de maximale omvang van leningen met een renteaanpassing/aflossing vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal.

Tabel 31 Kasgeldlimiet en Renterisiconorm (x 1.000)

Begrotingstotaal	Percentage	632.192
Bedragen x € 1.000		
Kasgeldlimiet	8,20%	€ 51.840
Risiconorm	20%	€ 126.438

De Vervoerregio heeft in 2023 externe financiering aangetrokken voor de bussenlening van EBS. Het uitgangspunt hierbij is dat we deze leningen met dezelfde rente (met risico-opslag) doorzetten naar de aanvrager. Deze methodiek zorgt ervoor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (voor wat betreft looptijd en leningsvorm) gelijk blijven. Voor de Vervoerregio is er geen renterisico aanwezig.

Deze opzet zal worden gevolgd bij de leningen voor de concessie Amstelland-Meerlanden, die worden afgesloten in 2026. Het restant (€ 5,2 miljoen) van de lopende lening van Amstelland-Meerlanden is in 2025 uit eigen middelen worden gefinancierd, zodat dat de financieringswijze aansluit bij het al opgevraagde deel.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2027 is rekening gehouden met een rentelast van € 3,8 miljoen. Dit zijn volledig de te betalen rente over de bij banken afgesloten leningen ter dekking van de bussenleningen voor de concessies. De rentebaten (€ 16,9 miljoen) bestaan uit:

- rente over de verstrekte bussenleningen inclusief de marktconformiteitsopslag (over de leningen en garantiestelling) (€8,9 miljoen)
- rente over het uitstaande saldo in het schatkistbankieren (€ 8 miljoen)

Rentevisie

Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van banken en DNB.

Toerekening rentelasten aan eigen vermogen en taakvelden

De Vervoerregio rekent geen rente toe aan bestemmingsreserves/eigen vermogen of taakvelden.

De overhead van de Vervoerregio wordt gevormd door de afdelingen die het primaire proces ondersteunen. Binnen de Vervoerregio kennen we de volgende afdelingen:

- **HRM**; zet in op werving, behoud, ontwikkeling en duurzame inzetbaarheid van medewerkers.
- **Inkoop en contracten**; richt zich op rechtmatige aanbestedingen en contractbewaking;
- **Informatiebeheer**; ondersteunt en adviseert om te zorgen voor betrouwbare, veilige en toegankelijke informatievoorziening en verdere digitalisering van de informatievoorziening;
- **Juridische zaken**; het borgen van de juridische kwaliteit en het verstrekken van juridisch advies binnen de organisatie bij complexe (juridische) vraagstukken;
- **Procesmanagement**; het optimaliseren en standaardiseren van werkprocessen om de efficiëntie te vergroten.
- **Facilitair**; het ondersteunen van medewerkers ten aanzien van huisvesting, ICT, arbo en facilitaire dienstverlening.
- **Bestuur en communicatie**; als schakel tussen politiek, bestuur, organisatie, media en buitenwereld, zorgen we dat de Vervoerregio zichtbaar en herkenbaar is en eenduidig communiceert. Daarnaast adviseren we bestuur, managers en collega's bij politiek bestuurlijke vraagstukken.
- **Financiën**; zorgen voor vastlegging en verwerken van de financiële stromen. Advisering ten aanzien van budgetten en uitnutting van budgetten en het ondersteunen bij het opstellen van (financiële) business cases. Daarnaast is financiën verantwoordelijk voor het planning en controlproces.

De overheadfuncties leveren ondersteuning aan bestuur, management en uitvoering, dragen bij aan goed werkgeverschap en zorgen voor naleving van wet- en regelgeving. De organisatie is in staat om in te spelen op ontwikkelingen zoals digitalisering, arbeidsmarktkrapte en veranderende maatschappelijke opgaven, zonder dat dit leidt tot een onevenredige groei van de overhead.

HRM

De Vervoerregio blijft de komende jaren gericht investeren in de strategische groei en ontwikkeling van het personeelsbestand, in lijn met onze ambities en opgaven. We werken aan een toekomstbestendige personeelsinzet door proactief te anticiperen op de benodigde capaciteit en expertise die aansluiten bij de ontwikkeling van de organisatie. Dit betekent dat we vacatures zorgvuldig en doelgericht invullen, met een focus op het duurzaam versterken van onze vaste formatie. Inhuur zetten we doelgericht in voor specialistische kennis en tijdelijke projecten. Daarnaast stimuleren we waar mogelijk de overstap van externe inhuurkrachten naar interne dienstverbanden, om kennis in de organisatie te behouden en kosten te beheersen. Zo bouwen we aan een wendbare organisatie die voorbereid is op toekomstige uitdagingen.

Verder investeren we blijvend in strategische personeelsontwikkeling en in het leren en ontwikkelen van medewerkers, zodat kennis, vaardigheden en competenties aansluiten bij de huidige en toekomstige opgaven van de organisatie. Hiermee zorgen wij voor continuïteit, beheersbare werkdruk en een gezonde personele balans, gericht op een betrokken en gezonde organisatie met een laag verzuim en een hoge medewerkerstevredenheid.

Daarnaast blijven wij ook in 2027 nadrukkelijk inzetten op organisatieontwikkeling, met als doel een toekomstbestendige, wendbare en professionele organisatie. Onderdeel hiervan zijn gerichte programma's voor leiderschapsontwikkeling, teamontwikkeling en cultuurontwikkeling, waarmee wij werken aan sterk leiderschap, goed functionerende teams en een open, lerende organisatiecultuur. Deze ontwikkelingen zijn voorwaardelijk voor het succesvol realiseren van onze maatschappelijke opgaven.

Het formatiebudget wordt begroot op basis van het aantal fte's, inclusief werkgeverslasten. Voor elke formatieplaats wordt het benodigde budget berekend op basis van de hoogste inschalingstrede. Hierbij wordt een correctie van 8% toegepast, omdat niet alle medewerkers het maximale salaris ontvangen.

Tabel 32 Ontwikkeling formatie

	Begroting 2025	Primitief begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Formatie	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte

Tabel 33 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

Volgt in mei 2026

BESTUUR EN COMMUNICATIE

Het team Bestuur en communicatie heeft een belangrijke inbreng bij het verzorgen van politiek bestuurlijke draagvlak voor ons beleid en de uitvoering daarvan. We dragen bij aan de lobbyinzet van de vijf speerpunten van het Beleidskader Mobiliteit. Zowel binnen de regio, als in Den Haag en Europa. Bij deze lobby bundelen we de krachten binnen de MRA-regio, zodat we namens de provincies Noord-Holland en Flevoland eenzelfde boodschap uitdragen. We brengen de inhoud tot leven, maken besluiten begrijpelijk en zorgen dat het verhaal van de Vervoerregio consequent wordt verteld. Met goede informatievoorziening verbinden we drie werelden, namelijk de politiek-bestuurlijke context waarin we opereren, de organisatie die beleid uitvoert, en de samenleving die de effecten van onze keuzes ervaart.

Een belangrijk speerpunt voor 2027 is de start van de MIRT verkenning ov-verbindingen Amsterdam, Haarlemmermeer en Sloterdijk Amsterdam. Het team draagt bij aan het creëren van draagvlak voor deze ov-schaalsprongprojecten.

Het Rijk heeft aangekondigd dat de 10% SPUK korting ook de BDU raakt. Deze korting is voor 2026 volledig en voor 2027 deels teruggedraaid. Voor de verdere toekomst, is onzeker hoe met deze korting ten aanzien van de BDU wordt omgegaan. Voor 2027 is de lobby ingezet, samen met MRDH, om een structurele oplossing te vinden voor het ongedaan maken van de 10% korting op de BDU.

FINANCIËN

Wij werken aan verdere professionalisering van onze financiële organisatie. Zo kunnen we zorgen voor een gezond financieel beleid, een betrouwbare planning & control cyclus en efficiënt financieel beheer. Twee nieuwe systemen ondersteunen ons daarbij: een nieuw financieel systeem en een planning en control systeem.

Na een zorgvuldig aanbestedings- en implementatieproces nemen we in 2027 een nieuw financieel systeem in gebruik. Het in gebruik nemen van dit nieuwe systeem gaat veel inzet van team financiën vragen. De rest van de organisatie wordt hier ook bij betrokken. Het nieuwe systeem zorgt voor meer efficiëntie en betere kwaliteit in onze financieel administratieve processen.

Ons nieuwe planning en control systeem nemen we in fases in gebruik voor het begrotingsbeheer en het opstellen van de P&C-producten. Dit systeem biedt meer overzicht, efficiëntie en nauwkeurigheid bij het opstellen en beheren van de begroting en sluit aan bij de groei en complexiteit van de financiële huishouding. De begrotingswijzigingen kunnen overzichtelijker gemaakt worden in de diverse P&C-producten voor de regionaalraad.

Rechtmatigheid en interne beheersing

Voor de interne beheersing werkt de Vervoerregio met het 3 lijnen model. De leidinggevende (1^e lijn) is verantwoordelijk dat zijn of haar processen goed worden uitgevoerd. Hij of zij wordt daarin ondersteund door de controllers (2^e lijn). Concern control (3^e lijn) toetst of wordt gewerkt volgens de doelstellingen en het beleid. Het 3 lijnen model wordt ondersteund met een management control systeem (MCS) waarin naast de verbijzonderde interne controle (VIC) de frauderisicoanalyse wordt vastgelegd.

In 2027 wordt het teken van een verdere integratie van procesmanagement geïntegreerd met het drie lijnen model. Hierdoor versterken beide interne beheersingssystemen elkaar voor een zo goed mogelijke inrichting van de interne beheersing. Resultaten uit de 2^e en 3^e lijn worden gebruikt om processen te verbeteren. Belangrijke andere thema's binnen de interne beheersing zijn informatiebeveiliging, risicomanagement en de inkooprechtmatigheid.

Naast de interne verbetercyclus is de interne beheersing ingericht om het dagelijks bestuur een rechtmatigheidsverklaring te kunnen laten afgeven bij de jaarstukken. Bij deze rechtmatigheidsverantwoording gaat het specifiek om de financiële beheershandelingen: alle mutaties van inkomsten, uitgaven en veranderingen op de balans moeten volgens wettelijke regels zijn uitgevoerd.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

Gemeenten werken steeds meer samen met andere gemeenten en/of organisaties. In veel gevallen wordt deze samenwerking geformaliseerd en is er sprake van een verbonden partij. Een verbonden partij is een privaot- of publiekrechtelijke organisatie waarin de gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft. Als er sprake is van een publiekrechtelijke samenwerking, wordt gesproken van een gemeenschappelijke regeling.

Vervoerregio Amsterdam is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen. De Vervoerregio zelf heeft zelf een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. en daarmee is GVB een verbonden partij van de Vervoerregio Amsterdam.

Deelnemingenbeleid Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio heeft een deelnemingenbeleid opgesteld. Hierin zijn wat uitgangspunten opgesteld voor het verkrijgen en aanhouden van deelnemingen. Hierin zijn uitgangspunten opgesteld voor het verkrijgen en aanhouden van deelnemingen.

1. De Vervoerregio richt zich op de lange-termijn-continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming nemen we de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad;
3. De deelneming hanteert maatschappelijk verantwoord ondernemen als uitgangspunt;
4. De deelneming hanteert een passend beloningsbeleid binnen de Wet Normering Topinkomens;
5. De deelneming hanteert een passend winst- en dividendbeleid met het principe dat winst en dividend ten goede komen aan mobiliteit in de regio;
6. Binnen de Vervoerregio worden bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden met een heldere rolverdeling tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap vastgelegd. Deze rollen en bijbehorende bevoegdheden worden ondergebracht bij verschillende portefeuillehouders (bestuurlijk) en teams (ambtelijk).

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. N.V. De gemeente Amsterdam bezit 20.000 aandelen van GVB Holding N.V., die volgestort zijn. Van het maatschappelijk kapitaal zijn 79.999 aandelen niet geplaatst. De Vervoerregio heeft één prioriteitsaandeel. Dit betekent dat bepaalde besluiten alleen in unanimitieit genomen kunnen worden met de gemeente Amsterdam. Het gaat hier met name om besluiten die betrekking hebben op de dochters GVB Infra B.V. en GVB Exploitatie B.V.

Het prioriteitsaandeel geeft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het investeren van de concessie Amsterdam. Daarnaast is het mogelijk een betere governance te voeren ten aanzien van aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Tabel 34 Kerngegevens deelneming GVB Holding N.V.

GVB Holding N.V.	
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Oprichting	1 januari 2007
Laatste statutenwijziging	23 december 2021
Vestigingsplaats	Amsterdam
Deelnemende partijen	Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam
Openbaar belang	a. het verrichten van alle handelingen die mede ten doel kunnen hebben het in het algemeen belang op een efficiënte en effectieve wijze (doen) voorzien in de behoefte aan openbaar vervoer en overig personenvervoer; b. het aanbieden of doen aanbieden van openbaar vervoer, bijzonder personenvervoer, taxivervoer en overig personenvervoer; c. het in algemene zin bevorderen van de mobiliteit van personen; d. het verlenen van ondersteunende diensten en het berichten van overige activiteiten op het gebied van personenvervoer; e. het huren, verhuren, leasen, verwerven, vervreemden, bezwaren, exploiteren, beheren, onderhouden en anderszins aanwenden van roerende en onroerende zaken, daaronder begrepen, doch niet daartoe beperkt, rollend materieel, vast materieel en infrastructuur bestemd voor of ter bevordering van personenvervoer; f. het deelnemen in, het financieren van, het zich op andere wijze interesseren bij en het voeren van beheer over andere vennootschappen en ondernemingen, waarvan het doel overeenkomt met dat van de Vennootschap; g. het geven van garanties, het stellen van zekerheden of het zich op andere wijze sterk maken of zich hoofdelijk of anderszins verbinden voor verplichtingen van groepsmaatschappijen, waarvan het doel overeenkomt met dat van de Vennootschap; h. het verrichten van alle handelingen welke met het vorenstaande rechtstreeks of zijdelings verband houden of aan het doel bevorderlijk zijn.
Bestuurlijk belang	1 stem van 20.001 stemmen (0,005%)

Tabel 35 Financiële gegevens GVB N.V. (bedragen in € 1.000)

(x € 1.000)	2023	2024
Eigen vermogen (31-12)	100.213	97.662
Nettowinst	-2.551	-165

Bron: Jaarverslag GVB 2024

GVB Holding N.V. houdt statutair jaarlijks minimaal twee algemene vergaderingen voor aandeelhouders. De eerste vergadering in mei, is voor de vaststelling van de jaarstukken. Tegen het einde van het jaar vindt de tweede vergadering plaats. Hierin wordt het jaarplan vastgesteld, de begroting en de begrotingen van de onderliggend vennootschappen besproken. In bijzondere gevallen kan een oproep komen voor een extra vergadering.

OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

Openbaarheid van informatie is belangrijk voor het vertrouwen tussen inwoners en overheid. Het zorgt ook voor een goede democratische controle. Dat geldt extra voor de Vervoerregio Amsterdam, omdat onze bestuurders niet worden gekozen, maar worden benoemd door de deelnemende gemeenten.

De Vervoerregio Amsterdam werkt actief aan openbaarheid. We voldoen aan de regels van de Wet open overheid (Woo). Via het Bestuurlijk Informatiesysteem (BIS) kan iedereen de agenda's, documenten en besluiten van de regioraad en het dagelijks bestuur bekijken. Alleen als het echt nodig is, maken we informatie niet openbaar. Dat gaat vooral om bedrijfsgevoelige gegevens van vervoerders, informatie over financiële belangen of stukken die nodig zijn voor het goed functioneren van onze organisatie.

In 2027 werken we aan concrete resultaten:

- Sneller openbaar: schriftelijke stukken worden binnen vaste termijnen op onze website geplaatst.
- Open data: we publiceren meer gegevens als open data, met aandacht voor privacy en veiligheid.
- Betere processen: we verbeteren interne werkprocessen zodat Woo-verzoeken sneller en vollediger worden afgehandeld.
- Training: medewerkers krijgen extra training over de Woo en het actief delen van informatie.

Met deze acties willen we de uitvoering van de Woo verder professionaliseren. We zorgen ervoor dat inwoners, organisaties en partners sneller toegang hebben tot informatie en dat onze dienstverlening betrouwbaar en transparant blijft.

PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. Bij de Vervoerregio gaat het om de huisvesting waarvoor langlopende investeringen nodig zijn. Het beheer en onderhoud hiervan is gericht op de duurzaamheid. Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan dat deel uitmaakt van begroting(swijzigingen) die door de regioraad wordt vastgesteld. Op 6 februari 2023 is de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Op 9 december 2025 heeft de regioraad een aanpassing van de huisvesting goedgekeurd. Bij de investering zijn, in overeenstemming met de financiële verordening, de afschrijvingstermijnen toegepast.

BEGROTING IN CIJFERS

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2027-2030

Tabel 36 Overzicht baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	3.663	4.375	4.235	3.409	3.007	2.605
Overhead	14.920	16.163	16.185	15.790	15.790	15.790
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	143.745	159.700	159.111	150.848	150.848	150.848
Grote projecten schaa sprong ov	2.625	5.000	6.000	6.000	12.000	16.000
Amsteltram	5.179	1.451	0	0	0	0
Concessie Amsterdam	69.244	99.430	112.527	112.996	111.553	110.024
Concessies Streek	111.178	157.489	128.082	146.861	132.826	133.876
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	148.215	157.351	175.835	154.083	153.575	143.586
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.310	8.749	8.258	11.336	11.336	11.336
Apparaatskosten	11.082	11.843	12.718	12.718	12.718	12.718
Totaal Verkeer & Vervoer	498.578	601.013	602.532	594.842	584.857	578.388
TOTAAL LASTEN	517.161	621.551	622.951	614.041	603.654	596.783
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	600.609	599.165	560.261	595.145	595.145	595.145
BDU saldo voorgaande jaren	-112.765	-5.543	36.321	1.593	-8.042	-14.160
Rentebaten	15.249	16.219	16.910	8.105	7.352	6.599
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	503.093	609.841	613.493	604.843	594.455	587.584
Overhead	369	224	232	232	232	232
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.952	0	0	0	0	0
Amsteltram	0	0	0	0	0	0
Grote projecten schaa sprong ov	-50	0	0	0	0	0
Concessie Amsterdam	904	1.037	904	904	904	904
Concessies Streek	7.552	7.500	7.247	6.987	6.987	6.987
AMRI	697	1.900	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.348	1.049	1.076	1.076	1.076	1.076
Apparaatskosten	296	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	13.699	11.486	9.227	8.967	8.967	8.967
TOTAAL BATEN	517.161	621.551	622.951	614.041	603.654	596.783
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	0	0	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	0	0	0	0	0	0
RESULTAAT	0	0	0	0	0	0

Voor een toelichting op de schommelingen in de baten en lasten per jaar, verwijzen we naar de toelichting van de desbetreffende subprogramma's.

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Tabel 37 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2025	Primitief begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
BATEN						
Amsteltram	0	0	0	0	0	0
Grote projecten schaa sprong ov	-50	0	0	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	2.619	663	260	0	0	0
Gemeentelijke bijdrage AMRI	0	1.900	0	0	0	0
Investeringsagenda mobiliteit	0	0	0	0	0	0
BDU-uitkering (korting)	0	0	-34.000	0	0	0
Rente baten	8.050	7.200	8.806	0	0	0
Totaal incidentele baten	10.619	9.763	-24.934	0	0	0
LASTEN						
Amsteltram	5.179	1.451	0	0	0	0
Grote projecten schaa sprong ov	2.625	5.000	6.000	6.000	12.000	16.000
Ontwikkelfonds ov	1.517	12.830	4.848	23.746	9.234	12.312
SPUK Investeringsagenda Mobiliteit en concessies	2.619					
Investeringsagenda mobiliteit	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
OSS- Deelmobiliteit	0	700	700	1.000	0	0
Overhead	0	0	99	0	0	0
Totaal incidentele lasten	26.940	34.281	25.848	44.746	36.234	43.312
SALDO INCIDENTEEL	16.321	24.518	50.782	44.746	36.234	43.312

Tabel 38 Structureel begrotingssaldo 2024-2029 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	Jaarrekening 2025	Primitief begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	103.172	-5.543	36.321	36.321	1.593	-8.042
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserven	0	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	103.172	-5.543	36.321	36.321	1.593	-8.042
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	16.321	24.518	50.782	44.746	36.234	43.312
Structureel begrotingssaldo	119.493	18.975	87.103	81.067	37.827	35.270

Tabel 39 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

Volgt in mei.

Tabel 40 Meerjarenperspectief 2026-2036 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma LASTEN	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035	Begroting 2036	Begroting 2037
Algemene dekkingmiddelen	4.235	3.409	3.007	2.605	2.520	2.241	1.962	1.793	1.134	1.047	961
Overhead	16.185	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790	15.790
Investeringsagenda mobiliteit	159.111	150.848	150.848	150.848	150.848	150.848	150.848	150.848	150.848	135.848	135.848
Grote projecten schaa sprong ov	6.000	6.000	12.000	16.000	23.000	35.000	40.000	45.000	45.000	40.000	1.750
Amsteltram	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	112.527	112.996	111.553	110.024	108.608	104.721	104.026	104.676	105.785	114.080	133.404
Concessies Streek	128.082	146.861	132.826	133.876	134.925	138.134	141.343	144.421	144.421	144.421	144.421
Assetmanagement Railinfrastructu	175.835	154.083	153.575	143.586	145.717	172.398	172.398	172.398	176.822	176.822	176.822
Activa GVB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerki	8.258	11.336	11.336	11.336	10.646	10.646	10.646	10.646	10.646	10.646	10.646
Apparaatskosten	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718	12.718
TOTAAL LASTEN	622.951	614.041	603.654	596.783	604.772	642.496	649.731	658.290	663.164	651.372	632.359
BDU jaarbijdrage	560.261	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145	595.145
Overige baten	26.369	17.303	16.551	15.798	14.353	13.742	13.159	12.221	9.985	9.898	9.812
TOTAAL BATEN	586.630	612.448	611.695	610.942	609.498	608.887	608.304	607.366	605.130	605.043	604.957
SALDO OVER HET JAAR	-36.321	-1.593	8.042	14.160	4.726	-33.610	-41.427	-50.924	-58.035	-46.330	-27.403

OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 41 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

	Jaarrekening	Primitieve begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lasten per taakveld						
0.1 Bestuur	183	220	226	226	226	226
0.4 Overhead	14.699	15.889	16.403	16.008	16.008	16.008
0.5 Treasury	3594	0	-	-	-	-
2.1 Verkeer & vervoer	167.812	185.342	184.651	179.466	185.466	189.466
2.5 Openbaar vervoer	344.722	420.099	422.171	418.841	402.453	391.582
Totaal lasten	531.010	621.551	623.451	614.541	604.154	597.283
Baten per taakveld						
0.1 Bestuur	0	216	222	224	225	225
0.4 Overhead	284	15.587	16.070	15.886	15.893	15.901
0.5 Treasury	15.250	11.844	12.676	4.696	4.345	3.994
2.1 Verkeer & vervoer	504.166	181.811	180.897	178.095	184.133	188.199
2.5 Openbaar vervoer	11.310	412.094	413.587	415.640	399.559	388.963
Totaal baten	531.010	621.551	623.451	614.541	604.154	597.283
Resultaatbestemming						
0.10 Mutaties reserves	0	0	0	0	0	0
Totaal Resultaatbestemming	0	0	0	0	0	0
Resultaat na Resultaatbeter	0	0	0	0	0	0

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognosticeerde balans

Vanuit de BBV is ingezet op meer inzicht op de financiële positie. Om die reden wordt in de begroting een geprognosticeerde begin- en eindbalans van de begrotingsjaren opgenomen.

Tabel 42 Geprognosticeerde balans 2025-2030 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2025 (concept)	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028	Prognose saldo eind 2029	Prognose saldo eind 2030
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	1.531.785	1.407.125	1.282.465	1.157.805	1.033.145	908.486
A126 Materiële vaste activa: Machines, apparaten en installaties	1.215.829	998.105	780.381	562.657	402.991	267.777
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstreking aan deelnemingen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	169.543.522	181.900.745	161.112.575	140.568.497	120.024.419	99.480.341
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	12.359	12.359	12.359	12.359	12.359	12.359
Totaal Vaste activa	172.304.495	184.319.334	163.188.780	142.302.318	121.473.914	100.669.962
A2 Vlottende activa						
A221 Uitbetalingen: Vorderingen op openbare lichamen	26.970.212	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.001
A223a Uitbetalingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	334.538.716	224.337.670	190.057.879	204.833.024	216.834.739	228.685.756
A223b Uitbetalingen: Rekening courant verhouding overige niet-financiële instellingen	0	0	0	0	0	0
A224 Uitbetalingen: Overige vorderingen	0	0	0	0	0	0
A225c Uitbetalingen: Overige uitbetalingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	387.193	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29b Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	17.200.100	14.700.100	14.697.600	14.695.100	14.692.100	14.689.100
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	0	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	69.096.095	15.341.111	15.341.111	13.784.977	13.742.574	12.910.153
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa (niet-overheid)	2.585.239	0	0	0	0	0
A29e Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van provincies	30.682	0	0	0	0	0
A29f Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van gemeenten	935.966	0	0	0	0	0
Totaal Vlottende activa	451.744.204	268.278.882	233.996.591	247.213.102	259.169.413	270.185.010
Totaal Activa	624.048.699	452.598.216	397.185.371	389.515.420	380.643.327	370.854.972
Passiva	saldo eind 2025 (concept)	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028	Prognose saldo eind 2029	Prognose saldo eind 2030
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610
Totaal Vaste passiva	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610
Langlopende Leningen	112.285.498	133.672.270	120.319.133	106.835.951	93.352.769	79.869.587
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	10.612.885	8.038.476	7.955.561	7.542.411	7.542.411	7.542.411
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	458.862.294	287.207.609	250.886.165	255.530.063	269.689.914	274.415.788
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	0	0	0	0	0	0
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	33.828.332	23.561.252	17.905.902	19.488.385	9.939.623	8.908.576
P29e Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van provincies	3.949.545	0	0	0	0	0
P29f Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van gemeenten	4.391.536	0	0	0	0	0
Totaal Vlottende passiva	511.644.591	318.807.336	276.747.628	282.560.859	287.171.948	290.866.776
Totaal Passiva	624.048.699	452.598.216	397.185.371	389.515.420	380.643.327	370.854.972

Reserves en voorzieningen 2026-2030

De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige besluitvorming in 2027 geen bestemmingsreserves.

Er is één voorziening, namelijk de Voorziening Spaarverlof. In onderstaande tabel is aangegeven hoe hoog deze voorziening is.

Tabel 43 Voorzieningen 2025-2030 (bedragen in €)

Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Voorziening Spaarverlof	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610
Totaal Voorzieningen	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610	118.610

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 BELEIDSINDICATOREN

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) moeten gemeenten in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de gewenste en de behaalde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toelichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Tabel 44 Indicatoren taakveld Bestuur en Ondersteuning (bedragen in €)

Gegeven	Bron	Begroting 2026	Begroting 2027
<i>Formatie</i>	Eigen gegevens	200 fte	200 fte
<i>Bezetting</i>	Eigen gegevens	nmb	nmb
<i>Inwoners</i>	CBS	1.662.044	1.673.747
<i>Apparaatskosten</i>	Begroting	€ 22.367.088	€ 23.211.735
<i>Totale loonsom</i>	Begroting	€ 19.327.349	€ 20.765.605
<i>Totale Overhead</i>	Begroting	€ 15.938.662	€ 15.953.489
<i>Totale inhuur</i>	Begroting	€ 3.039.738	€ 2.446.130
<i>Totale Lasten</i>	Begroting	€ 621.550.569	€ 622.951.365

Tabel 45 Voorzieningen 2025-2030

Indicator	Meting	2026	2027
<i>Formatie</i>	Fte per 1.000 inwoners	0,120	0,119
<i>Externe Inhuur</i>	Kosten als % van totale apparaatskosten	13,6%	10,5%
<i>Overhead</i>	% van de totale lasten	2,6%	2,6%

BIJLAGE 2 EMU-SALDO

In het BBV (artikel 20) is de verplichting vastgelegd dat het geraamde EMU-saldo opgenomen moet worden in de programmabegroting over het vorig begrotingsjaar, het huidige begrotingsjaar en de drie daarop volgende jaren. EMU staat voor Economische en Monetaire Unie. Het EMU-saldo is het saldo van de inkomsten en uitgaven met derden (dus geen afschrijvingen, waardemutaties, etc.) van de overheid op transactiebasis in een bepaald jaar. Het EMU-saldo geeft aan of er in een bepaald jaar met reële transacties meer geld uitgegeven wordt dan in een jaar binnenkomt, of dat er geld overgehouden wordt. Het EMU-saldo is daarmee een indicatie voor de ontwikkeling van de liquiditeits- en financiële positie (eigen vermogen en schulden) van de Vervoerregio.

Tabel 46 EMU-saldo (bedragen in x € 1.000)

EMU - saldo	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-	-	-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa	-385	-258	-92	-321	-268	-263
Mutatie voorzieningen	19	-	-	-	-	-
Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	-	-	-	-	-	-
Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	-	-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo	404	258	92	321	268	263

BIJLAGE 3 AFKORTINGEN- EN BEGRIPPENLIJST

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BIO	Baseline Informatiebeveiliging Overheid
Burap	Bestuursrapportage
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BDU	Brede doeluitkering
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
BRT	Bus Rapid Transit
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CAO	collectieve arbeidsovereenkomst
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
CROW-KpVV	Samenwerking tussen CROW en KpVV (sinds 2011)
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
EBS	Egged Bus Systems
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IA	Investeringsagenda
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteit
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MJIP	Meerjaren Investeringsplan
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimten en Transport
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)
NS	Nederlandse Spoorwegen
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
OVAH	OV-verbindingen Amsterdam Haarlemmermeer
OVSA	OV-verbindingen Sloterdijk-Amsterdam Centrum
RIB	GVB Railinfra B.V.
S&C	Signalling & Control
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SISA	Single Input Single Audit
SGO (CAO)	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SOK	Samenwerkingsovereenkomsten
STOMP	Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen
SPUK	Specifieke uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
TVOV	Transitievergoeding ov
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
WNT	Wet Normering Topinkomens
Woo	Wet open overheid
WIs	Wet lokaal spoor

Begrippen:

Back -to-back lening:

een lening waartegenover een andere lening aan de leningverstrekker als zekerheid staat in financiering is een contractuele bepaling in een leningovereenkomst waarmee een kredietnemer de totale omvang van een bestaande kredietfaciliteit kan verhogen zonder dat er een volledig nieuw contract of ingewikkelde heronderhandelingen nodig zijn

Forward starting lening:

een financiële overeenkomst waarbij de voorwaarden van de lening—zoals de rentevoet—nu worden vastgelegd, maar de lening pas op een afgesproken datum in de toekomst ingaat.



De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.



Colofon

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

tel. 020 527 37 00

www.vervoerregio.nl

Vormgeving

Vervoerregio Amsterdam:

Fotografie

Voor vragen over de rapportage kunt u

een mail sturen naar:

info@vervoerregio.nl

*Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming
en zonder bronvermelding op enigerlei wijze
worden overgenomen en/of verveelvoudigd.*