Vervoerregio Amsterdam

ONTWERPBEGROTING 2026-2029

INHOUD

Leeswijzer 4

Ons beleid bepaalt onze inzet 6

Verbinden in Verscheidenheid 7

Bestuurlijke speerpunten 2026 7

Op weg naar duidelijk meetbare doelen voor 2050 8

Samenvattend financieel beeld 14

Programmabegroting 18

Programma verkeer & vervoer 19

Investeringsagenda Mobiliteit 19

Amsteltram 22

Grote projecten schaalsprong ov 23

Concessies 25

Concessie Amsterdam 27

Concessies Streek 29

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) 32

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) 34

Apparaatskosten 36

Overhead 37

Algemene dekkingsmiddelen 40

Paragrafen 42

Paragraaf weerstandsvermogen en Risicobeheersing 43

Paragraaf Financiering 51

Paragraaf Bedrijfsvoering 55

Paragraaf Verbonden partijen 58

Openbaarheidsparagraaf (Wet open overheid) 60

Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen 61

BEGROTING IN CIJFERS **62**

Overzicht Baten en Lasten 2026-2029 **62**

Overzicht Incidentele baten en lasten **63**

Ontwikkeling BDU-saldo 2026-2029 en meerjarenperspectief 2026-2036 **64**

Overzicht baten en lasten per taakveld **68**

Uiteenzetting financiële positie **68**

BIJLAGEN **70**

Bijlage 1 Beleidsindicatoren **70**

Bijlage 2 EMU-saldo **70**

Afkortingenlijst **71**

LEESWIJZER

De begroting 2026-2029 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. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op de programma Verkeer & Vervoer. Ook bevat het onderdeel programmabegroting toelichtingen betreft Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In dit onderdeel gaan we ook in op de nieuwe set van beleidsindicatoren waarop we willen gaan sturen. 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 daarop volgende 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het vooruitzicht over meerdere jaren en de ontwikkelingen van onze belangrijkste inkomsten.

1

Voor de Vervoerregio Amsterdam doet elke reis ertoe. We willen iedereen de beste mogelijkheden bieden om op een gezonde en veilige manier te reizen in onze regio, met vervoersopties die passen bij onze regio. Dat kan met doordachte investeringen in mobiliteit en infrastructuur.

Eerder dit jaar beschreven we in onze Kadernota wat momenteel de belangrijkste ontwikkelingen zijn en welke keuzes we daarbij maken. Die keuzes zijn in deze begroting voor 2026-2029 verder uitgewerkt. U leest hierin met welke activiteiten, maatregelen en projecten we aan de slag gaan en welke budgetten daarvoor nodig zijn. We doen dat steeds meer vanuit heldere, meetbare doelen en kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) zodat het goed te volgen is wat de effecten van onze inspanningen zijn. Dit is werk –in uitvoering, maar u zult in deze begroting zien welke stappen we hiermee hebben gezet.

Een aantal thema's verdient onverminderd aandacht en daarom keren die in deze begroting terug. Zo is er extra budget voor het ontwikkelen van het openbaar vervoer, voor fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en voor woningbouwontsluitingen in ons uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Ook vindt u in deze begroting voor het eerst reserveringen voor een regionaal systeem van deelmobiliteit dat nu wordt uitgewerkt.

Er is een structurele bijdrage i om de tariefstijgingen in het ov te dempen en om de verminderde bijdrage voor studenten-OV te compenseren. Voor deze belangrijke maatregelen zetten we de Bikker-gelden in, bedoeld om de verschraling van het ov tegen te gaan.

We stellen deze begroting op terwijl we nog veel onzekerheden zien. De kranten staan vol met berichten over dreigende tariefverhogingen en het uitblijven van nieuwe investeringen in het openbaar vervoer als gevolg van nieuwe bezuinigingen. Het kabinet kondigde ook een 10% korting op onze Brede Doel Uitkering (BDU) aan. Wanneer die korting definitief wordt doorgevoerd, hebben we een flink gat te dichten. Dat is slecht nieuws op een moment waarop we volop bezig zijn met het herstel van ons openbaar vervoer na coronatijd en het personeelstekort daarna. We willen het koste wat het kost voorkomen dat onze vervoerders door deze voorgenomen bezuinigingen in de problemen komen.

Uiterlijk op 1 juni presenteert het Rijk haar voorjaarsnota. Dan weten we met zekerheid of en hoe hard de voorgenomen bezuinigingen ons treffen. Dat is gelijk het moment om hierover met onze regioraad het gesprek te starten. Welke keuzes maken we bij deze kortingen? Hoe kunnen we een vuist maken tegen de verschraling zonder dat ons budget structureel toeneemt? En hoe ondersteunen we de behoefte aan mobiliteitsoplossingen in gebieden met een grote woningbouwopgave als investeringsbudgetten bij alle overheden slinken? Als de korting op de BDU definitief doorgaat zullen we op deze vragen samen een antwoord moeten vinden.

Zolang het besluit over de korting op de BDU nog niet door het kabinet genomen is, blijven we ons maximaal inspannen om deze bezuinigingen van de baan te krijgen. Daar hebben we u allemaal hard voor nodig.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam



2

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 VERSCHEIDENHEID

Het Beleidskader Mobiliteit ‘Verbinden in Verscheidenheid’ is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft 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 en vier uitgangspunten staan daarbij centraal:



BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN 2026

In de kadernota’s 2025 en 2026 zijn voor drie onderwerpen intensiveringen benoemd. Hoewel ten opzichte van 2025 de accenten deels anders zijn, blijven deze onderwerpen in 2026 essentieel:

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

Deze speerpunten hebben in 2025 al geleid tot extra maatregelen. Tegelijkertijd zien we dat er méér nodig is op deze drie onderwerpen. Zo zien we in data over verplaatsingsgedrag nog te weinig de gewenste verschuiving van auto naar ov of de meer actieve modaliteiten fietsen en lopen op de STOMP ladder. Dat heeft onder andere impact op luchtkwaliteit en een afvlakkende waardering van het ov waar we een verbetering willen zien. In de verkeersveiligheid is de gewenste trendbreuk in verkeersslachtoffers nog niet zichtbaar.

OP WEG NAAR DUIDELIJK MEETBARE DOELEN VOOR 2050

Om duidelijk te maken hoe we werken aan de vijf thema's Bereikbaarheid, Duurzaamheid, Verkeersveiligheid, Gezondheid en Inclusiviteit is in onze vorige begroting aangekondigd dat we met meetbare doelen gaan werken. Deze in totaal 19 doelen zijn eind 2024 door het Dagelijks Bestuur vastgesteld. De doelen moeten in 2050 zijn behaald. Zo werken we bijvoorbeeld toe naar een regio met nul verkeersdoden in 2050. Voor de tijdsvakken tot 2030 en 2040 worden tussendoelen uitgewerkt.

Het verder normeren van deze doelen en tussendoelen en het scherp uitwerken van de bijbehorende KPI's is werk –in – uitvoering. Tijdens het opstellen van deze begroting is er voor een aantal doelen al een meetbaar eindbeeld voor 2050 vastgesteld en is ook de monitoringsinformatie voor de huidige stand van zaken beschikbaar. Die laten we in deze begroting voor het eerst ook zo zien. Het gehanteerde peiljaar hierbij is 2023, het jaar waarin het Beleidskader vastgesteld is.
Waar de meetbare eindbeelden nog ontbreken, laten we alvast de vastgestelde doelen in tekst zien. Alle nu nog lege velden worden in de loop van 2025 ingevuld. In de volgende begroting is dit overzicht compleet.

Al onze doelen zijn belangrijk in het verzilveren van de bijdrage die mobiliteit levert aan de brede welvaart. Toch kiezen we nu enkele doelen waarop we één of meerdere jaren extra inzetten door onze bijdragen te verhogen. Dit zijn de intensiveringen die in onze Kadernota al werden aangekondigd. We hebben die intensiveringen in de tabellen hieronder groen gemarkeerd.

Bereikbaarheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar	n.t.b.	n.t.b.
De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk	Rapportcijfer 7,8 (OV Klantenbarometer. Gemiddelde alle Vervoerregio-concessies)	Rapportcijfer 8+ (gemiddelde alle Vervoerregio-concessies) Waardering overige modaliteiten n.t.b.
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 van en in de regio is over het algemeen goed, zeker in vergelijking met andere delen van het land. Daar mogen we trots op zijn. Wel is hierbij de kanttekening te plaatsen dat bereikbaarheid in grote mate bepaald wordt door de nabijheid van voorzieningen. Grotere concentraties winkels, zorg of sportfaciliteiten zijn vaak te vinden binnen dichter bevolkte gebieden. Daarmee is de te meten bereikbaarheid daar gemiddeld veel hoger dan daarbuiten.

Mobiliteitsopties om deze voorzieningen te bereiken zijn uiteraard ook van groot belang en liggen, in tegenstelling tot het realiseren van meer nabijheid van voorzieningen, wél binnen de directe invloedssfeer van de Vervoerregio.

Er wordt nog gewerkt aan de juiste normering voor de bereikbaarheid waar de Vervoerregio invloed op heeft. Tegelijkertijd zien we belangrijke uitdagingen. Hoewel het aantal OV-reizigers de laatste jaren blijft toenemen, zijn we nog altijd niet terug op niveau van voor de coronapandemie in 2020. De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) is nog altijd dat dit pas in 2028 terug zal zijn op dit niveau. Daarnaast is de reizigerswaardering van het ov al jaren lager dan we willen en scoort de waardering van de betaalbaarheid zelfs onvoldoende (5,4).

Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

Openbaar vervoer is het meest (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand en vormt de ruggengraat van het regionale mobiliteitssyteem. De Vervoerregio staat als opdrachtgever van het ov aan het roer van de verdere ontwikkeling hiervan. We werken hard om het OV-aanbod zo goed mogelijk in stand te houden en negatieve ontwikkelingen – zoals achterblijvende reizigersopbrengsten en personeelstekorten – tegen te gaan.

We blijven ons inzetten voor een hoge reizigerswaardering in het ov. Het afgeschaalde OV-aanbod en de daarbij soms ook hoge rituitval helpt hier niet bij. Personeelstekort is nog altijd een grote beperkende factor. Daarom blijft de Vervoerregio onze vervoerders hierbij ondersteunen, onder meer met extra middelen uit de zogenaamde Bikker-gelden en het inzetten van Engelssprekende chauffeurs. 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.

Er lopen in de regio verschillende studies naar het ov van de toekomst, zoals de verbinding van Amsterdam naar Schiphol en Haarlemmermeer, de verbinding van Amsterdam Centrum naar Sloterdijk en Bus Rapid Transit (BRT)/Metrobus op de ZaanIJ-corridor. Hiermee maken we grote ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Tegelijkertijd zien we ook dat deze hoge ambities tot stijgende uitgaven zullen leiden.

Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en haar reizigers en inwoners

We willen mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die bovendien relatief weinig ruimte innemen. Dat vereist naast extra investeringen in openbaar vervoer ook inzet op deelmobiliteit en fietsroutes. We zien dat die investeringen vooral nodig zijn op plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd. Juist op die plekken zijn we onze betrokkenheid gaan vergroten en werken we samen met gemeenten en ontwikkelaars aan het op tijd bieden van keuzeopties. In mobiliteitsplannen en -programma's voor grote woningbouw- en transformatiegebieden staan de afspraken met gemeenten en het Rijk over welke maatregelen en investeringen als eerste nodig zijn en wie welk deel betaalt. Met gemeenten en de provincie Noord-Holland werken we samen aan het netwerk van doorfietsroutes tussen alle grote kernen in de regio. De Vervoerregio trekt hier extra budget voor uit en is bij enkele opgaven ook zelf de projectleider. Dit gebeurt in onder meer de gemeenten Haarlemmermeer en Edam-Volendam. In februari 2025 becijferde het Centraal Plan Bureau nog dat de groep fietsende forensen dankzij de fietspadenaanleg groeit van 20% naar rond de 25%.

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

Deelmobiliteit laat met name in de stad een hele voorzichtige groei zien, maar blijft daarbuiten steken. Op het totale aantal verplaatsingen is het geschatte aandeel deelmobiliteit verwaarloosbaar klein. 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 december 2024 presenteerden we onze regionale aanpak voor deelmobiliteit, die in 2025 verder wordt uitgewerkt en in 2026 wordt voorbereid In 2027 verwachten we tot implementatie van dit plan over te gaan.

Spreiden en mijden

In 2024 en 2025 zagen en zien we op veel plekken hinder op onze volle verkeersnetwerken en we verwachten dat die hinder in 2026 voortduurt. Dit heeft te maken met grote vervangings- en onderhoudswerkzaamheden op de weg en het spoor en de uitvoering van grote projecten, zoals Zuidasdok. De hinder is dus blijvend en daar zullen we mee moeten omgaan. We werken daarom samen met onze regionale partners om reizigers goed te informeren en te stimuleren andere reiskeuzes te maken, liefst per fiets of met ov in plaats van met de auto. Hier is extra inzet in geld en personeel voor nodig.

Duurzaamheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen	2429 Kiloton CO2	0 kilo uitstoot van CO2, 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 elektrificatie van bussen zet door. Sinds 2024 zijn bijna alle bussen in de vervoerregio elektrisch, waardoor het OV steeds minder schadelijke stoffen uitstoot. Ook de benodigde energie voor deze voertuigen wordt groen ingekocht. Het bredere mobiliteitssysteem laat echter een hogere uitstoot zien dan in de jaren ervoor, met name door een toename van het aantal auto’s en logistieke bewegingen. Ook nemen de uitdagingen rondom klimaatadaptatie en behoud van natuur toe.

Inclusiviteit

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie, digitalisering en zonder fysieke & mentale drempels	N.t.b.	Fysieke en mentale drempels voor deelnemers van het mobiliteitssysteem zijn verholpen
Een betaalbaar mobiliteitssysteem zonder economische uitsluiting	N.t.b.	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	N.t.b.	N.t.b.
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.

Voor de inzet op inclusiviteit van het mobiliteitssysteem wordt momenteel een nieuw programmaplan opgesteld. Hierin worden de doelen voor 2050 opnieuw scherp gesteld. Dit programmaplan wordt in 2025 opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Om die reden zijn de doelen in deze tabel nog niet van een normering voorzien. Ondertussen blijven we wel investeren in een inclusiever vervoerssysteem.

Waarborgen van de belangrijke rol van OV binnen STOMP

In 2024 presenteerden we een aanpak tegen de verschraling in het ov en daarvoor benutten we sindsdien de extra Bikkergelden. Met dit geld konden en kunnen we structureel de grote tariefverhoging die in 2024 zou plaatsvinden voorkomen en zo de betaalbaarheid van het ov op peil houden.

Ook blijven we werken aan de toegankelijkheid van het ov. Hiermee behalen we goede resultaten. Het aandeel toegankelijke OV-haltes is in 2024 gestegen naar 38% van het totale aantal. Dit is een stijging van 4%-punt ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook in de aankomende jaren zal dit aandeel verder toenemen.

Gezondheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Het aandeel verplaatsingen en verplaatsingskilometers lopen en fietsen neem toe binnen de totale modal split	Verplaatsingen: 47% Verplaatsingskilometers: 9 %	Verplaatsingen: % n.t.b. Verplaatsingskilometers: % n.t.b.
Alle wegvakken voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit	0% van de wegvakken voldoet.	Alle wegvakken voldoen.
Er wordt zo min mogelijk overlast ervaren door mobiliteit in de leefomgeving	Onbekend	N.t.b.

Gezondheid is met het van kracht worden van het Beleidskader Mobiliteit een nieuw aandachtsgebied voor de Vervoerregio. De nadere beleidsuitwerking hiervoor vindt nog plaats en wordt in 2025 afgerond en vastgesteld. Om die reden zijn nog niet alle lange termijn doelen ingevuld. Wel hebben we vanuit beschikbaar komende monitoringsinformatie inzicht in de verdeling tussen de verschillende vervoersmiddelen en luchtkwaliteit.

Er liggen grote uitdagingen in het stimuleren van gezonde verplaatsingen. Het aandeel wandelen en fietsen als onderdeel van de modal split zit nog niet in de lift. Het aandeel fietsverplaatsingen in de regio is al enkele jaren constant, zowel op aantal verplaatsingen als aantal kilometers dat wordt gefietst. Verder is zichtbaar dat verplaatsingen te voet afnemen in aandeel en afstand. Ook is er een grote inhaalslag te maken op de luchtkwaliteit in onze regio, waar momenteel nul procent van het wegoppervlak voldoet aan de norm die is gesteld door het WHO voor fijnstof en stikstof.

Verkeersveiligheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een trendbreuk in het aantal verkeersdoden in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Een trendbreuk in het aantal zwaargewonden verkeerslachoffers in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Richting nul verkeersdoden in de vervoerregio in 2050	39	0
Richting nul zwaargewonden verkeerslachtoffers in 2050	520 (2021)	0

De verkeersveiligheid in de vervoerregio blijft onder druk staan. Er is nog geen trendbreuk te zien in het aantal te betreuren verkeersdoden en gewonden. Het aantal verkeersdoden lag met 39 in 2023 hoger dan in 2022, maar nog wel lager dan in 2021 (47). De cijfers voor 2024 en 2025 zijn nog niet bekend. Voor het aantal zwaargewonde verkeerslachtoffers is de prognose zorgwekkend; voor de aankomende jaren wordt een voortdurende stijging verwacht ten opzichte van de 520 slachtoffers in peiljaar 2021.

Verkeersveiligheid blijft daarom een topprioriteit. In de kadernota van 2024 las u al dat we extra geld uittrekken voor onder meer de veilige inrichting van fietspaden en 50km wegen. Inmiddels zijn we gestart met een ‘programma veilige fietspaden’ en zien we de eerste resultaten al op straat. Het Rijk trekt in 2025 een extra bijdrage uit met de regeling voor kleine maatregelen. Zo groeit ons totale budget waarmee gemeenten hun weginrichting kunnen aanpassen en dat maakt extra investeringen mogelijk. We helpen gemeenten de komende jaren ook met een aanpak waarbij we voor 50km 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 aanbesteding van onze contracten voor educatie en campagnes.

SAMENVATTEND FINANCIEEL 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. De Vervoerregio heeft mede dankzij de extra middelen uit de motie Bikker meer ruimte om in te zetten op deze uitdagingen. De voorliggende begroting biedt meer ruimte dan voorheen. Het geld kan echtermaar één keer uitgegeven worden. Het is dus noodzakelijk om verstandige keuzes te maken die voor de lange termijn bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio.



3

Tabel 1 Meerjarenbegroting 2026-2029 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
Overhead	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Grote projecten schaalsprong ov	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Concessies Amsterdam	97.180	96.654	99.430	82.209	84.379	83.168
Concessies Streek	103.278	143.621	157.489	158.152	154.501	148.040
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	133.633	159.934	157.351	153.363	149.292	148.867
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.621	8.049	8.749	9.049	16.049	16.049
Apparaatskosten	10.561	12.381	11.843	11.843	11.843	11.843
Totaal Verkeer & Vervoer	**518.624**	**578.838**	**601.013**	**588.463**	**582.112**	**604.014**
TOTAAL LASTEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Overhead	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	9.793	0	0	0	0	0
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong ov	50	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	7.531	1.928	1.037	894	894	894
Concessies Streek	11.371	7.500	7.500	7.240	6.980	6.980
AMRI	3.203	2.846	1.900	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.189	1.049	1.049	1.049	1.049	1.049
Apparaatskosten	302	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**35.875**	**13.322**	**11.486**	**9.182**	**8.922**	**8.922**
TOTAAL BATEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
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**

Vanaf 2026 gaan we uit van een structurele bijdrage van € 599 miljoen per jaar. Jaarlijks is er ook sprake van de indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). In de meerjarenbegroting 2026 zijn de volgende zaken verwerkt:

1. De ophoging van de budgetten naar prijspeil 2025 voor de indexatie van de BDU. Voor de begroting is deze ingeschat op 3,8%. Dit percentage is inclusief een correctie op prijspeil 2024 (0,0456%) +/- € 22 miljoen per jaar;
2. Het opnemen van budgetten die uit 2024 zijn doorgeschoven naar latere jaren om de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen;

3. Extra budget in 2026 – 2029 voor de volgende intensiveringen uit de kadernota 2026;
    a. Voor het intensiveren van het OV, gezien de groei de komende jaren, is vanaf 2027 een bedrag van € 3 miljoen extra opgenomen. Met een jaarlijkse toename van dit bedrag met € 3 miljoen.
    b. Een tariefmaatregel in 2026 en het voortzetten van de compensatie voor de verminderde bijdrage voor het studenten ov reisproduct, ieder voor 10 miljoen euro per jaar vanaf 2027. In 2026 zitten beide maatregelen in het reeds vastgestelde maatregelenpakket Bikker.
    c. Voorziene stijging bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) in het kader van nieuwe mobiliteitsprojecten in de komende 10 jaar, 15 miljoen per jaar.
    d. Regionale aanpak van deelmobiliteit: implementatiebudget in 2026 € 0,7 miljoen, realisatiebudget in 2027 € 1 miljoen en de jaren daarna jaarlijks € 8 miljoen.

Korte toelichting op een aantal subprogamma's tabel 1:

- In 2026 is de Investeringsagenda Mobiliteit hoger dan in 2025. Dit komt vooral door de intensivering die is voorzien voor de komende jaren, verwerking indexatie naar prijspeil 2025 en aanpassing in het kasritme bij projecten.
- De grote projecten schaalsprong OV is geen kasritme wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde begroting 2025.
- In deze begroting is rekening gehouden met de in februari 2025 aangepaste kaders van de inbesteding Amsterdam.
- Onder Concessies Streek is de implementatieboete voor EBS verwerkt en ook de intensivering van het OV vanaf 2027.
- De AMRI – reeks in de begroting is geïndexeerd en uitgaven zijn geactualiseerd op basis van het beheerplan 2025. De verschuivingen die hierdoor ontstaan hebben geen effect op de totale meerjarenbegroting
- Het budget voor Regionale deelmobiliteit is opgenomen onder Onderzoek, Studie en Samenwerking

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

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU 2026-2029 (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026 *	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Beginstand saldo BDU	243.389	249.589	338.588	344.143	351.840	365.746
Beschikte jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	**822.063**	**823.577**	**937.753**	**943.307**	**951.005**	**964.911**
Inzet BDU in begrotingsjaar	-482.290	-571.136	-593.610	-591.467	-585.258	-607.420
Stand saldo BDU ultimo jaar	**339.773**	**252.441**	**344.143**	**351.840**	**365.746**	**357.491**
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	36.650	10.250	0	0	0	0
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	48.790	48.790	140.580	148.278	162.184	153.929
Beklemd als gevolg bussenlening	57.597	56.316	49.552	42.788	36.025	29.261
Benodigde buffer voor risico's	130.000	90.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Deel BDU beklemd	**273.037**	**205.356**	**320.132**	**321.066**	**328.209**	**313.190**
Niet-belegde BDU-saldo	**66.737**	**47.085**	**24.011**	**30.774**	**37.538**	**44.301**
Weerstandsratio	**1,51**	**1,52**	**1,18**	**1,24**	**1,29**	**1,34**

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo bepaald door de beginstand, die gelijk is aan de eindstand van het voorgaande jaar, plus de jaarlijkse bijdrage, oftewel de BDU-bijdrage die het Rijk beschikbaar stelt. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet. In 2026 komt het eindsaldo van de BDU uit op 344 miljoen. Dit betekent echter niet dat er 344 miljoen volledig vrij beschikbaar is. Van het eindsaldo worden namelijk nog de beklemde delen afgetrokken.

Beklemde delen van het BDU-saldo zijn bedragen die voor specifieke doeleinden zijn gereserveerd en niet vrij besteedbaar zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld middelen zijn die bestemd zijn voor toekomstige verplichtingen, zoals contractuele afspraken, specifieke projecten, of juridische verplichtingen. Deze beklemde bedragen kunnen ook gelden voor bepaalde reserveringen of voor het dekken van toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies. Het idee achter beklemde middelen is dat ze niet voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt dan waarvoor ze zijn gereserveerd, waardoor ze niet direct beschikbaar zijn voor andere uitgaven.

In dit geval bestaan de beklemde delen uit de volgende componenten:

1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren**: Dit betreft middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Deze bedragen zijn daarom niet beschikbaar voor andere doeleinden in het lopende jaar.

2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten**: Deze middelen zijn gereserveerd voor uitgaven in de komende jaren, zoals beschreven in het meerjarenperspectief. Ze worden dus al in de begroting van de komende jaren meegenomen en kunnen niet worden aangewend voor andere doeleinden in het huidige jaar.

3. **Beklemd als gevolg van de bussenlening**: Het beklemde deel van de bussenlening betreft de middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de lening. Aangezien de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Dit bedrag wordt nu als beklemde middelen beschouwd, wat betekent dat het niet direct beschikbaar is voor andere doeleinden. Echter, over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen worden van het beklemde deel afgehaald, waardoor het niet-beklemde BDU-saldo uiteindelijk stijgt naarmate de lening wordt afgelost.

4. **Benodigde buffer voor risico's**: Dit betreft middelen die gereserveerd zijn om financiële risico's of onverwachte uitgaven op te vangen. Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven. Voor een nadere toelichting op het gebruik van deze middelen en het beheer van financiële risico's wordt verwezen naar de paragraaf **Weerstandsvermogen en Risicobeheersing i**n hoofdstuk 5.

Deze beklemde delen zorgen ervoor dat een deel van het BDU-saldo niet direct vrij besteedbaar is, omdat het voor specifieke, vooraf geplande doeleinden is gereserveerd. Na aftrek van de beklemde delen blijft er in 2026 een saldo van 64 miljoen euro over in het niet-belegde BDU-saldo. Dit saldo is beschikbaar voor andere bestedingen.

* De beginstand van het BDU-saldo in de begroting voor 2026 komt overeen met de "Stand saldo BDU ultimo jaar" uit de gewijzigde begroting in de eerste bestuursrapportage van 2025, die op 8 juli 2025 in de regioraad wordt besproken. Dit saldo is een momentopname per 1 maart 2025 en kan nog worden beïnvloed door wijzigingen in de bestuursrapportage 2025 die op dat moment nog niet bekend waren.

4

PROGRAMMABEGROTING

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

Investeringsagenda Mobiliteit
Amsteltram
Grote Projecten Schaalsprong 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

Wat willen we bereiken in 2026?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin we al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschrijven. Het is een nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit "*Verbinden in verscheidenheid*". In het UPM wordt inzichtelijk gemaakt waarin de Vervoerregio Amsterdam investeert, wanneer dat plaatsvindt en wat de inhoudelijke resultaten zijn. Het UPM presenteert daarmee de totale ambitie. In Het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit'(IA Mobiliteit) staan de daarvoor beschikbare budgetten.

Belangrijke opgaven in het Uitvoeringsprogramma zijn onder meer duurzaam openbaar vervoer, verkeersveiligheid en voor iedereen toegankelijke mobiliteit die bovendien goed aansluit op de forse woningbouwopgaven. De Vervoerregio Amsterdam wil daarnaast de actieve modaliteiten lopen en fietsen stimuleren en zet daarom extra in op (door) fietsroutes, gedragsmaatregelen, deelmobiliteit en hubs. Het jaar 2026 staat vooral in het teken van het uitvoeren van eerder gestelde doelen en gemaakte afspraken. Zo werken we samen met onze gemeenten hard aan het ontsluiten van nieuwe woningbouwgebieden, creëren we nieuwe schakels in het regionale netwerk van doorfietsroutes en werken we mee aan oplossingen tijdens perioden met grote verkeershinder.

Wat gaan we daarvoor doen?

Veel van de belangrijke maatregelen die worden uitgevoerd, hebben meervoudige doelen, waarbij naast bereikbaarheid ook duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid belangrijk zijn. Al deze elementen komen terug bij grote projecten zoals we zien bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) ZaanIJ, HOV Haarlemmermeer Zuidwest en de Sprong over het IJ-Oostbrug, maar ook bij de vernieuwingsopgaven van treinstations zoals Lelylaan, Hoofddorp, Duivendrecht en Kogerveld, waarbij we veel aandacht hebben voor de inpassing in de omgeving.

De afgelopen jaren hebben we samen met gemeenten en ontwikkelaars mobiliteitsplannen gemaakt voor plekken waar snel veel nieuwe woningen komen. We hebben hier met succes extra geld van de Rijksoverheid voor aangevraagd. Ook in ons eigen programma staan steeds meer projecten die hierbij horen.

We zien dat er de komende jaren meer geld nodig is en houden daar rekening mee in ons budget. Dit geld gebruiken we voor betere HOV-lijnen, goede fiets- en wegaansluitingen, verbeteringen van knooppunten en deelvervoer.

Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer goed blijft functioneren, werken we aan een plan om verschraling te voorkomen. Dit doen we met extra geld van de Rijksoverheid via de Motie Bikker. In ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit staan verschillende projecten die hiermee extra steun krijgen. De afgelopen jaren hebben we al honderden ov-haltes beter toegankelijk gemaakt. Dit waren vaak snelle en eenvoudige verbeteringen. Nu pakken we ook de moeilijkere en duurdere aan. Hiervoor maken we financiële afspraken met wegbeheerders. Daarnaast vervangen we op grote schaal de displays bij haltes, zodat reizigers altijd goede reisinformatie hebben. Zo verbeteren we het ov-systeem elk jaar een beetje meer. We werken aan plannen om het ov-aanbod uit te breiden. In de hele regio onderzoeken we hoe het openbaar vervoer in de toekomst beter kan. Denk aan de verbinding tussen Amsterdam, Schiphol en Haarlemmermeer, het rondmaken van de Amsterdamse metroring en de komst van een snelle busverbinding (BRT/Metrobus) op de ZaanIJ-corridor. Dit helpt om grote nieuwe woon- en werkgebieden bereikbaar te maken.

Tegelijkertijd zien we dat deze plannen steeds meer geld kosten. Voor een deel is de financiering nog niet rond.

We zien nog geen daling in het aantal verkeersslachtoffers, terwijl we vanaf 2030 willen dat dit afneemt. Er is de komende jaren dus nog veel werk te doen. Daarom investeren we extra in verkeersveiligheid. Zo komt er meer geld beschikbaar voor dure verbeteringen op onveilige 50 km/u-wegen.

Daarnaast voeren we met extra geld van de Rijksoverheid in alle gemeenten kleine aanpassingen uit om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook besteden we campagnes en verkeerslessen op scholen opnieuw aan.

Veel infrastructuur – op de weg en op het spoor – is aan vervanging toe. Waar we tijdens die vervangingsopgaven kansen zien om tegelijk ook te verbeteren, kan de Vervoerregio vanuit het UPM een investeringsbijdrage doen. Een goed voorbeeld hiervan is het recent vernieuwde viaduct van de Oude Haagseweg over de Ringvaart, waar de R-net bussen en de fiets nu profiteren van betere voorzieningen. Omdat er steeds meer van dit soort projecten komen, reserveren we hier vaker geld voor.

Daarnaast helpt de Vervoerregio mee om reizigers goed te informeren over werkzaamheden en reisalternatieven. We stimuleren mensen om andere routes of reistijden te kiezen, niet alleen tijdens werkzaamheden, maar ook op de lange termijn. Dit vraagt om extra geld en personeel. Zo zorgen we ervoor dat de bestaande infrastructuur beter wordt benut.

Verduurzamen doen we onder meer met investeringen in schone energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap.

De tien grootste projecten, die naar verwachting in 2026 tot uitgaven komen zijn:

1. Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg - N516 – AVANT
2. Multimodale Knoop Schiphol
3. Zuidasdok OV-Terminal en no-regret maatregel verlenging Noord/Zuidlijn
4. HOV Sloterdijk-Amsterdam CS
5. Verlengen IJtram 1e fase Strandeiland
6. Herinrichting Middenweg/Linnaeusstraat
7. HOV Schiphol Rijk - Schiphol Oost zuidelijk deel
8. Oranje Loper Amsterdam
9. Guisweg Zaanstad - planuitwerkingsfase
10. Fietsenstalling Zaandam Oostzijde

Jaarlijks brengen we verslag uit over de voortgang van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft én we geven een update van het programma op basis van de actuele doelen. We verwijzen dan ook naar het UPM 2026 voor het actuele overzicht met alle maatregelen en de beoogde resultaten voor het komende jaar.

Wat mag dat kosten?

Tabel 3 IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Totaal lasten	**150.579**	**145.184**	**159.700**	**154.047**	**146.047**	**146.047**
Bijdragen derden	8.343	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	1.450	-	-	-	-	-
Totaal baten	**9.793**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-140.786	-145.184	-159.700	-154.047	-146.047	-146.047

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 is het subprogramma geïndexeerd naar prijspeil 2025. Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU die we van het rijk ontvangen. De voorbereidingskosten voor nieuwe OV-concessies waren afgelopen jaren onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit, maar nemen we op in het begrotingsprogramma Concessies. Op basis van de realisatie van de afgelopen 6 jaar gaat het om een bedrag van gemiddeld € 0,4 miljoen per jaar.

De totale lasten voor het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor 2026 bedragen daarmee € 159,7 miljoen. Hierin is een jaarlijkse intensivering van €15 miljoen opgenomen, gedurende een periode van 10 jaar. Deze intensivering is gekoppeld aan onze beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, openbaar vervoer en grote projecten binnen gebiedsontwikkelingen.

In het Uitvoeringsprogramma 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. De hoogte baseren we op ervaringscijfers over vorige jaren en een inschatting van het programma. Het is € 3 miljoen hoger dan afgelopen jaren vanwege de ingezette intensiveringen voor verkeersveiligheid en het voorkomen van verschraling in het openbaar vervoer. Voor de kosten van projectenstudies in verkenningen en planstudiefase doen we hetzelfde, met een post van € 4 miljoen binnen het totale jaarbudget. Om in te kunnen spelen om actuele ontwikkelingen is het totale programma in relatie tot het de stelposten flexibel inzetbaar. In de bestuursrapportages wordt hierover gerapporteerd.

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 4 jaar tussen de 80% en 100%. Indien nodig kunnen we de prioriteringssystematiek toepassen.

De hoogte van de verwachte baten voor 2026 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 zal hierover worden gerapporteerd.

AMSTELTRAM

Wat willen we bereiken in 2026?

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 Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het ov in de zuidelijke vervoerregio. Het versterken van het ov-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. Zo verbetert de Amsteltram de nabijheid en het STOMP-aanbod voor de mensen in het zuiden van de regio.

Medio 2026 wordt de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant) opgeleverd. De Amsteltram is hiermee klaar om inwoners en reizigers vanuit Uithoorn en Amstelveen tijdens de uitvoeringsfase van Zuidasdok en tot de definitieve eindhalte is gerealiseerd, ongehinderd van en naar station Amsterdam Zuid te vervoeren. Reizigers krijgen toegang tot het station via de Brittenpassage.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het grootste deel van de werkzaamheden heeft al plaatsgevonden in een 5-weekse Tijdelijke Buiten Gebruik Name (TBGN) van zomer 2025. De resterende werkzaamheden, zoals de aanleg van het keerspoor en het oostelijk perron, kunnen pas worden uitgevoerd zodra het werkterrein van de naastgelegen bouw (voor The CubeHouse op de Boogkavel) is vrijgegeven en de verlegging van de Parnassusweg mogelijk is.

Wat mag dat kosten?

Tabel 4 Amsteltram | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Amstelveenlijn	-	-	-	-	-	-
Uithoornlijn	14.080	6.014	-	-	-	-
Tijdelijke eindhalte Parnassusweg	781	2.000	1.451	9.800	-	-
Totaal lasten	**14.861**	**8.014**	1.451	**9.800**	**-**	**-**
Bijdragen derden	2.436	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**2.436**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Amsteltram	-12.425	-8.014	-1.451	-9.800	-	-

GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Wat willen we bereiken in 2026?

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 verzamelt. De capaciteit van het spoor, waaronder de Schipholtunnel en 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 in Amsterdam en Haarlemmermeer, waar veel woningen worden gebouwd. Met schaalspronginvesteringen, zoals de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (verlengen Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn manieren om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit te realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio is met de opdrachtgevende projectpartners twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) aangegaan. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenningen, planning, kostenverdeling en risico's. In de MIRT-verkenningen worden diverse openbaar vervoeralternatieven, waaronder de verlenging Noord/ Zuidlijn en het sluiten van de metro Ringlijn, nader onderzocht. Ook vindt participatie met de omgeving plaats en worden milieu-effectrapportages (plan-MER) opgesteld. Met al deze informatie worden de definitieve keuzes nader onderbouwd. Uiteindelijk moet dit leiden tot definitieve voorkeursbesluiten over de beoogde ov-verbindingen. Het richtinggevende concept besluit OVAH wordt eind 2025 in BO-MIRT genomen. In 2026 wordt de oplevering van de PlanMER en het voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning OVAH verwacht. De MIRT-verkenning OVSA is nog volop in uitvoering. Oplevering van de PlanMER en voorkeursbesluit worden in 2027 verwacht.

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. Daarnaast is de Vervoerregio kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen. 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 financiële bijdragen aan 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. 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 een van de begrotingsprogrammas.

Wat mag dat kosten?

Tabel 5 Grote projecten schaalsprong ov| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Grote projecten schaalsprong ov	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**912**	**5.000**	**5.000**	**10.000**	**20.000**	**50.000**
Bijdragen derden	50	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**50**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Grote projecten schaalsprong ov	-862	-5.000	-5.000	-10.000	-20.000	-50.000

Een nationale alliantie van zeven partijen heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt over Zuidasdok, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de start van MIRT-Verkenningen naar twee ov-verbindingen. 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. Het totale investeringspakket van rijk en regio is € 5.462 miljoen. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over indexering. 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 Activa. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio tevens het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en –opbrengsten). Ook onderstrepen 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 circa € 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.

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam zijn overeengekomen het benodigd budget voor de MIRT-Verkenning OVSA van in totaal € 25 miljoen 50/50 te verdelen. In de begroting 2026 wordt een bedrag van € 5 miljoen opgenomen als voorziene uitgave voor dit jaar van het aandeel van de Vervoerregio Amsterdam .

Op basis van de actuele inzichten in de planningen zijn grote uitgaven voorzien in de begrotingsjaren 2030-2040.

CONCESSIES

Het versterken van de belangrijke rol van ov binnen STOMP en naar links op de STOMP ladder

In de monitoring van het beleidskader en haar doelen zien we dat verder opschalen, uitbreiden, verduurzamen en verbeteren van ons ov systeem nodig is. We werken hard aan het tegengaan van achterblijvende reizigersaantallen en personeelstekorten. In de kadernota 2026 beschreven we welke acties we zijn gestart, mede in het kader van het maatregelenpakket Bikker. De focus ligt op het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling en (op die voorwaarde) opschalen van het ov. Dat is afgesproken met al onze vervoerders en onderdeel van de contractafspraken. Zolang er vanwege tekorten aan personeel en/of materieel minder ov is dan in de contracten is afgesproken, storten we het geld wat daardoor niet naar de exploitatie van ov kan gaan in het ontwikkelfonds ov. Hiermee blijft het beschikbaar voor kwaliteitsimpulsen en uitbreidingen later. We geven richting aan deze en verdere kwaliteitsimpulsen en uitbreidingen. Dat doen we met verbetervoorstellen en een routekaart voor de concessie-ontwikkeling door de Vervoerregio Amsterdam, op basis van de strategische doelen in hoofdstuk 2. Dit helpt ons in het door ontwikkelen en opschalen van het ov op de plaatsen waar dit het snelst en hardst nodig is.

In 2026 verwachten we positieve effecten op de reizigersbeleving door drie dingen: de verwachte beschikbaarheid van meer personeel, door de investeringen in reizigersinformatie, en in de toegankelijkheid van voertuigen en haltes. De 30 nieuwe metro's zijn in gebruik en ook de 84 nieuwe elektrische bussen zijn opgenomen in de dienstregeling van GVB. We zetten in 2026 stappen om ook de laatste conventionele dieselbussen in onze concessies te vervangen voor elektrische bussen. Dat is mede door vertragingen in leveringen iets later dan ons doel om dit in 2025 afgerond te hebben. Maar het valt binnen de afspraken die zijn gemaakt in het bestuursakkoord zero emissie bus. De dubbeldekkerbussen in AML, die rijden op 100% hernieuwbare HVO en daarmee CO_2 neutraal zijn, worden niet vervangen.

Al onze ov concessies kunnen het ov aanbod opschalen zonder dat hier extra geld vanuit de Vervoerregio Amsterdam voor nodig is. Dit betreft vooral het "op niveau" brengen van het aanbod. Tegelijkertijd zien we dat de ambities omtrent een beweging naar links op de STOMP ladder en de groei van onze regio met onder andere veel woningbouw, meer vragen dan dat. Ook de benadering vanuit brede welvaart betekent dat we soms méér doen dan voorheen. Dat zorgt voor extra budgetvraag in de toekomst. In de kadernota 2026 beschreven we dat we vanaf 2027 jaarlijks oplopend budget toevoegen voor de ov-concessies, om deze groei en uitbreiding mogelijk te maken. Dit extra budget is voor nu opgenomen in het subprogramma concessies Streek en beschikbaar voor opschalingen binnen al onze concessies.

Betaalbaarheid

Uit onze monitoring blijkt dat de reiziger betaalbaarheid een 5,4 geeft. Daaruit volgt onze wens om het ov voor meer mensen betaalbaarder te maken. Met inzet van geld uit de motie Bikker voorkomen we, sinds 2024, structureel de grote tariefverhoging die dat jaar zou worden doorgevoerd als gevolg van de hoge inflatie. Door deze te compenseren naar onze vervoerders voorkomen we een grote schok in de betaalbaarheid van het ov. Een andere teruggang in betaalbaarheid voorkomen we door de vermindering op de vergoeding van de ov-studentenkaart door het Rijk te compenseren naar onze vervoerders. Dit vangt de Vervoerregio Amsterdam in 2026, net als in 2025, op met de post onvoorzien in het maatregelenpakket Bikker en daarmee leidt dit niet tot een extra tariefverhoging of minder ov.

In 2026 zetten we verdere stappen in de invoering van ov-pay waardoor we ook nieuwe reisproducten en doelgroep-kortingen kunnen invoeren. De Vervoerregio Amsterdam onderzoekt hiervoor mogelijke tariefmaatregelen die aansluiten bij ons beleidskader en inspelen op landelijke ontwikkelingen. Hiermee geven we uitvoering aan de Motie Van den Bosch van oktober 2023 en aan de toezegging aan regioraadslid Koyüncu voor het onderzoeken van een Vervoerregioticket. De regioraad is via een klankbordgroep betrokken bij de uitvoering van het onderzoek. In het maatregelenpakket Bikker is voor 2026 extra budget gereserveerd voor deze tariefmaatregel(en).

Het voorkomen van de tariefverhoging in 2024 was reeds structureel in onze begroting opgenomen. De compensatie van de gevolgen van de verlaging van de ov studentenkaart-vergoeding naar onze vervoerders en de tariefmaatregel horende bij ov-pay nog niet, omdat dit onderdeel is van het maatregelenpakket Bikker waarover de Regioraad in juli 2024 heeft besloten. In de kadernota 2026 is opgenomen dat deze laatstgenoemde maatregelen echter ook na 2026 nodig zijn. Dit om (uitgestelde) verschaling van het ov te voorkomen door of afschalen of extra tariefverhogingen. Daarom zijn deze bedragen structureel toegevoegd, ook na 2026 onder motie Bikker bij subprogramma Concessies Streek.

Sociale Veiligheid

In 2025 en 2026 werken we samen met onze drie vervoerders aan de pilot voor het Alert nummer voor ov-reizigers in de Vervoerregio Amsterdam. De pilot wordt betaald met Bikker gelden. Als uit de evaluatie in 2026 blijkt dat het nummer bijdraagt aan het veiligheidsgevoel van de reizigers verkennen we in kadernota 2027 een structurele voortzetting van deze dienst.

De toekomstige opschaling van het ov zal op termijn ook vragen om een uitbreiding van het personele bestand voor Sociale Veiligheid van de vervoerders. Het nieuwe PVE van de concessie Amsterdam daagt GVB uit om tot nieuwe voorstellen te komen voor sociale veiligheid.

Passend bij de toekomstige omgeving

Naast de gemeente Amsterdam gaan meer gemeenten 30 kilometer als maximum snelheid invoeren met het oog op veiligheid en gezondheid. We houden daarom rekening met het nemen van de juiste maatregelen om daarbij de kwaliteit, doorstroming en groei van het ov te blijven waarborgen. Hierbij horen ook investeringen in infrastructuur en materieel.

Maatregelenpakket Bikker

Zoals onder “betaalbaarheid” aangegeven voorzien we in ieder geval twee in het Bikker-pakket opgenomen maatregelen ook in 2027 en verder voort te zetten. Voor andere maatregelen uit het pakket is dat nog niet het geval. Mochten pilots of intensiveringen in het Bikkerpakket ook vanaf 2027 (al dan niet structureel) toegevoegde waarde houden, wegen we dat af in kadernota 2027. Met het structureel oplopende budget voor ov vanaf 2027 is hier financiële ruimte voor in de begroting.

CONCESSIE AMSTERDAM

Wat willen we bereiken in 2026?

Het ov aanbod speelt een centrale rol in het bereiken van de hoofdopgaven voor het mobiliteitssysteem van de Vervoerregio Amsterdam zoals uitgewerkt in het beleidskader mobiliteit. Het Programma van Eisen van de nieuwe concessie Amsterdam vertaalt het beleidskader naar specifieke opgaven voor een inclusief, aantrekkelijk, veilig en duurzaam ov systeem dat past bij zijn omgeving. Op basis van KPI's gaan we de voortgang gezamenlijk met de vervoerder en andere stakeholders monitoren.

Voor het realiseren van de ambities zijn er fases gedurende de looptijd van de concessie met daarbij een ontwikkelrol voor de Concessiehouder. Om deze ontwikkelrol verder te kunnen invullen zijn er voor GVB binnen de concessie financiële middelen beschikbaar in het kwaliteitsfonds. In de eerste jaren van de nieuwe concessie hebben we vooral oog voor een betere bediening van delen van het concessiegebied met tot op heden weinig tot geen ov. Ook werken we voor 2027 aan een ontvlochten metronetwerk met hogere frequenties. In latere fasen van de concessie zetten we in op verdere groei in het aanbod voor bijvoorbeeld het nachtnet, nieuwe HOV trajecten, het laten meegroeien met ruimtelijke ontwikkelingen en voor meer fijnmazigheid in de buitenwijken.

Na de verwachte afronding van het concessieverleningsproces van de concessie Amsterdam in 2025, is 2026 het eerste jaar waarin GVB rijdt met een ov-aanbod dat is gebaseerd op het nieuwe Programma van Eisen. De nieuwe concessie heeft een financieel kader dat de ruimte geeft voor de uitvoering van de nieuwe eisen.

Strategische activa, zoals de bussen, trams en metro's, maken vanaf het nieuwe Concessiebesluit onderdeel uit van de nieuwe concessie Amsterdam. Nieuw materieel en andere investeringen in Strategische Activa, zoals stallingen, werkplaatsen en ICT systemen, dragen bij aan de doelstellingen binnen het beleidskader. Daarbij zetten we in op bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid. De komende jaren verwachten we weer groei van het aantal reizigers. Vanuit de strategische activa moeten we hier met onze investeringen op de langere termijn op inspelen. Daarnaast zetten we de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur, om bij te dragen aan de doelstelling om vanaf 2025 een volledig elektrische busvloot te hebben.

In 2024 is er ingespeeld op de verwachte groei in het metrodomein. Vanaf 2027 stromen er aanvullend 13 nieuwe metro's in. Hiermee kan GVB frequenter rijden en de stap naar ontvlechting zetten. Voor de toekomst van het tram- en busdomein zijn we met GVB in gesprek om snel in te kunnen spelen op de nieuwe vervoerprognoses op basis van het netwerk in de bieding van de nieuwe Concessie Amsterdam.

De Vervoerregio Amsterdam 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.

Wat gaan we daarvoor doen?

Omdat de bieding van GVB voor de nieuwe concessie in september 2024 door de Vervoerregio Amsterdam als onvoldoende is beoordeeld, is er nog niet overgegaan tot gunning en is de huidige concessie met maximaal 2 jaar verlengd. Er is een herstelkans geboden aan GVB om een nieuwe bieding te doen, zodat in 2025 alsnog kan worden gegund. De doelstelling van de Vervoerregio Amsterdam blijft om in 2026 een ov aanbod te rijden volgens de eisen van het nieuwe Programma van Eisen. De inhoud van de nieuwe bieding is, op moment van opstellen van deze begroting, nog niet bekend maar naast een vernieuwd ov-netwerk voorzien we ook verbeteringen in reisinformatie, het service concept, toegankelijkheid en sociale en fysieke veiligheid.

Voor de maakbaarheid van het nieuwe ov aanbod is ook voor 2026 de beschikbaarheid van voldoende personeel nog een risicofactor. Wij zoeken gezamenlijk met GVB naar oplossingen en stellen daarom in zowel in 2026 als in 2027 extra budgetten voor de werving van personeel beschikbaar.

Wat betreft het materieel blijft de Vervoerregio Amsterdam investeren in het onderhouden van de voertuigen. Dit is nodig om de voertuigen veilig en betrouwbaar te houden.

In 2026 rijden de eerste 30 M7 voertuigen effectief al een jaar in de dienstregeling. De voertuigen presteren conform verwachting. In 2026 en 2027 worden stappen gezet in de ontwikkeling van de metrovloot, waarbij voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd worden voor de instroom van 13 extra M7 metrovoertuigen en de uitstroom van de laatste S3/M4 metrovoertuigen. Met deze ontwikkeling kan de groei en ambitie in het metronetwerk waargemaakt worden.

GVB en Vervoerregio zijn sinds 2024 in gesprek over de uitwerking van de door het dagelijks bestuur vastgestelde vlootstrategie tram (december 2022). Hierin wordt toegewerkt naar meerdere deelvloten, waardoor we kunnen inspelen op veranderingen in de stad. Naar verwachting neemt de regioraad in 2025 het besluit over de financiering van nieuw trammaterieel, de 17G. Daarna kan het dagelijks bestuur opdracht aan GVB geven om de aanbesteding te starten. De aanbestedingsfase loopt in 2025 en 2026. Na de aanbestedingsfase volgt een definitief investeringsvoorstel. De 17G zal in 2032 een deel van de huidige combino-vloot (13G/14G) vervangen. Het andere deel krijgt een uitgebreide onderhoudsbeurt waarmee de voertuigen 6 – 10 jaar langer door kunnen rijden. In 2025 en 2026 vindt er onderzoek plaats naar hoe deze beurt er exact uit komt te zien.

In 2025 verwachten GVB en Vervoerregio een vlootstrategie voor bus vast te stellen. Het hebben van een vlootstrategie geeft sturing aan de vlootontwikkeling van de komende jaren. In 2025 zijn alle bussen van batch 4 ingestroomd. Tevens worden er in 2025 en 2026 stappen gezet met de bestelling van batch 5 en 6. Die zijn nodig om afscheid te kunnen nemen van de laatste dieselbussen. Door vertraging bij leverancier VDL is het zeer aannemelijk dat de bussen niet allemaal voor eind 2025 ingestroomd zijn en een deel in 2026 instroomt. Er is volle aandacht om de instroom zo snel mogelijk te laten verlopen, waarbij de kwaliteit van de voertuigen wel centraal staat.

Wat mag dat kosten?

Tabel 6 Concessie Amsterdam | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessie Amsterdam	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Amsterdam (Exploitatie)	46.111	55.522	51.348	44.770	38.192	31.614
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	51.069	41.132	48.081	37.438	46.187	51.554
Totaal lasten	**97.180**	**96.654**	**99.430**	**82.209**	**84.379**	**83.168**
Bijdragen derden	894	865	894	894	894	894
BDU Absoluut						
Specifieke Uitkering	6.637	1.063	143	-	-	-
Totaal baten	**7.531**	**1.928**	**1.037**	**894**	**894**	**894**
Saldo Concessies Amsterdam	-89.649	-94.726	-98.393	-81.315	-83.486	-82.274

De begroting voor het sub-programma Concessie Amsterdam is grotendeels ongewijzigd. In deze begroting is rekening gehouden met de kaders van de inbesteding Amsterdam. Strategische Activa maakt onderdeel uit van het Concessiebesluit Amsterdam en is daarmee onderdeel van de inbesteding. Daarnaast is het Meerjaren investeringsplan Strategische Activa 2025-2038 (MJIP) van GVB niet vastgesteld, omdat het niet aansluit op de door de Vervoerregio beschikbaar gestelde budgetten. Het gevolg hiervan is dat de bedragen voor Strategische Activa over de jaren nog kunnen wijzigen. De bedragen opgenomen in de begroting voor de concessie Amsterdam worden na gunning van de nieuwe concessie Amsterdam bij de bestuursrapportages geactualiseerd. Dit is voor de meerjarenbegroting een budgetneutrale wijziging. Onderstaande aanpassingen zijn in de begroting 2026 en verder opgenomen:

- De definitieve BDU indexatie 2024 en de voorlopige indexatie 2025 zijn verwerkt voor GVB activa. Dit geeft per jaar € 1,5 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.
- Voor de exploitatie subsidie van Amsterdam is een voorlopige indexatie 2025 toegepast. Dit geeft per jaar € 2 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.

CONCESSIES STREEK

Wat willen we bereiken in 2026?

Concessie Amstelland-Meerlanden

In de herijking van de concessie Amstelland-Meerlanden is er afgesproken dat het ov aanbod elk jaar substantieel gaat groeien. Ook in 2026 groeit het aanbod van bussen met bijna 5% ten opzichte van 2025. Tegen het einde van de concessie in 2032 zal het ov-aanbod minimaal 21% meer kilometer zijn dan in 2024. Connexxion werkt hard aan het werven van nieuw personeel en de instroom gaat harder dan de uitstroom van chauffeurs. De meeste uitstroom is vanwege pensioen. Wel blijft tijdelijke extra inzet lastig bij werkzaamheden en evenementen.

De groei van het aanbod is goed nieuws voor de reiziger en hard nodig om de rol van het ov binnen STOMP te versterken in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Uitgangspunt is dat het opschalen gedaan wordt op plaatsen waar dit de meeste meerwaarde voor de reiziger biedt. De uitbreiding van het aanbod zal vooral op HOV-lijnen zijn. Daarnaast willen we in 2026 de laatste stappen zetten om de 21 reguliere dieselbussen binnen de concessie Amstelland-Meerlanden te vervangen voor elektrische bussen. Alleen de dubbeldekkers die op 100% hernieuwbare diesel (HVO100) rijden worden niet vervangen.

Daarnaast voert de gemeente Haarlem in 2025 30 km/u in op veel wegen waar buslijnen rijden die horen bij de concessie Amstelland-Meerlanden. De Vervoerregio Amsterdam, Connexxion en de gemeente Haarlem zijn in gesprek over de impact hiervan. Verkeersveiligheid is een van onze speerpunten, maar een lagere rijsnelheid heeft ook een negatief effect op het openbaar vervoeraanbod. Ons doel in deze gesprekken is om het vervoeraanbod ongewijzigd te laten (tegen gelijke kosten) en samen met de gemeente Haarlem in te zetten op mitigerende maatregelen door de doorstroming van het ov te verbeteren.

Concessie Zaanstreek-Waterland

2026 staat naar verwachting vooral in het teken van het verder door ontwikkelen en uitbreiden van het aanbod en focus op uitvoering van andere delen van de offerte zoals inzet van de mobiliteitsmakelaar en aanpassing van de halte Edam Busstation. Na een turbulente start en meerdere grote uitdagingen met personeel en materieeltekorten in 2024, en een slechte start van 2025 door materieelproblemen, hopen we eind 2025 te merken dat het EBS beter lukt om uit te voeren wat bij de aanbesteding beloofd is. We rekenen erop dat het ov aanbod uiterlijk eind 2025 stabiel en op het niveau van de aanbieding van EBS is.

Vanwege de problematische start van de concessie is aan EBS een boete opgelegd van € 2,2 miljoen. Dit geld wordt ingezet op een manier die ten goede komt aan de reiziger. In 2025 besteden we de helft, in 2026 de tweede helft. Op dit moment wordt onder andere bij de Adviescommissie Zaanstreek-Waterland geïnventariseerd hoe we dit het beste kunnen doen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Concessie Amstelland-Meerlanden

Connexxion zal jaarlijks in haar vervoerplan voorstellen en onderbouwen waar het aanbod het beste kan worden opgeschaald. Dit uiteraard in lijn met het programma van eisen. Het openbaar vervoer in de concessie wordt deels bekostigd door de reizigersopbrengsten en deels door subsidie van de Vervoerregio. De Vervoerregio zal de ontwikkelingen in reizigersgroei en bijhorend ov aanbod ende impact van de snelheidsverlaging in Haarlem goed monitoren. Het is daarbij heel belangrijk om op tijd bij te sturen in het vervoerplan, zodat het aanbod op peil blijft en de reiziger geen last ondervindt van deze ontwikkelingen. We gaan ervan uit dat dit geen financiële consequenties heeft voor de begroting van de Vervoerregio. Het vervangen van de laatste reguliere dieselbussen in de concessie vergt

inzet van de Vervoerregio. We zijn nog in gesprek over de impact maar dragen deze, als het voor rekening van de Vervoerregio is, financieel vanuit het Ontwikkelfonds ov.

Concessie Zaanstreek-Waterland

In 2026 is het de bedoeling dat EBS er vanuit een stabiele basis (het niveau zoals geboden in de aanbesteding) er naar toe gaat werken dat weer meer reizigers in de bus komen en dat er verdere groei plaatsvindt. Daarvoor zijn in het contract mechanismen voor opgenomen die op termijn ook tot meer vervoeraanbod moeten leiden. Ook in Zaanstreek-Waterland onderbouwt de vervoerder in het Vervoerplan waar, in lijn met de concessie eisen en vervoervraag, het beste kan worden uitgebreid en doorontwikkeld. De Vervoerregio stelt in het bijzonder als voorwaarde voor uitbreiding van de dienstregeling dat de rituitval onder de 2% komt en blijft. Zolang de rituitval niet onder de 2% is, wordt er nog niet opgeschaald en houden we in ieder geval minderwerk in op basis van de in de inschrijving geboden dienstregeling.

Zoals gezegd rekenen we erop dat het niveau in 2026 echter stabiel en conform afspraak is, en daarmee klaar voor groei en doorontwikkeling. De Vervoerregio ziet er daarnaast op toe dat in 2026 ook de andere onderdelen uit de aanbieding van EBS gerealiseerd worden. Dit is niet vrijblijvend. De concessie bevat instrumenten om, indien de concessie (inclusief de inschrijving) niet goed wordt uitgevoerd, bij te sturen door middel van bijvoorbeeld verbeterplannen en boetes. Dit geldt niet enkel rondom de implementatie, maar ook gedurende de concessieperiode.

Wat mag dat kosten?

Tabel 7 Concessies STREEK (inclusief Algemeen) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies Streek	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Ontwikkelfonds ov	3.460	15.479	12.830	19.500	15.947	9.000
Motie Bikker	61	15.877	26.377	20.000	20.000	20.000
Overige kosten ov	200	-	450	450	450	450
Amstelland-Meerlanden	55.540	62.884	67.771	69.375	69.411	69.770
Zaansteek-Waterland	45.283	49.381	50.061	48.827	48.694	48.820
Waterland	-	-	-	-	-	-
Zaanstreek	-1.266	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**103.278**	**143.621**	**157.489**	**158.152**	**154.501**	**148.040**
Bijdragen derden	9.591	6.980	6.980	6.980	6.980	6.980
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	1.780	520	520	260	-	-
Totaal baten	**11.371**	**7.500**	**7.500**	**7.240**	**6.980**	**6.980**
Saldo Concessies Streek	-91.907	-136.121	-149.989	-150.912	-147.522	-141.060

Binnen het sub-programma Concessies Streek zijn naast de streek concessies ook de algemene middelen voor de concessies opgenomen. Hieronder valt het Ontwikkelfonds ov, motie Bikker en de overige kosten ov. Voor 2026 zijn de bedragen geactualiseerd en is de kadernota 2026 verwerkt voor de motie Bikker en intensivering ov.

- De subsidies voor de concessies worden jaarlijks geïndexeerd. Voor het jaar 2026 is de concessie Zaanstreek-Waterland geïndexeerd met de definitieve indexatie van 2024 en voorlopige indexatie van 2025. Dit geeft per jaar € 2,2 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.
- In 2024 is een implementatie boete opgelegd van € 2,2 miljoen. Eind 2024 is bekend dat het bezwaar ongegrond is en EBS niet in beroep zal gaan. In de begroting is opgenomen dat de helft zal worden besteed in 2025 en de andere helft, € 1,1 miljoen, in 2026.
- Voor het jaar 2026 is de concessie Amstelland-Meerlanden geïndexeerd met de definitieve indexatie van 2024 en voorlopige indexatie van 2025. Dit geeft per jaar € 2,8 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.

- In deze begroting zijn voor de Vervoerregio de motie Bikker middelen ook na 2027 verdeeld over specifieke doelen. Hierdoor is de reservering voor de motie Bikker binnen het subprogramma met € 16,8 miljoen per jaar verminderd vanaf 2027. Het resterende bedrag van € 20 miljoen vanaf 2027 is voor de SOV compensatie en de tariefmaatregelen. Het bedrag staat bij Concessies Streek, maar is ook bedoeld voor GVB.
- Voor de intensivering van het ov die is benoemd in de kadernota, is in 2027 €3 miljoen extra opgenomen. Dit loopt elk jaar met € 3 miljoen op. Deze bedragen zijn in de begroting opgenomen onder de post Ontwikkelfonds ov.
- Het Ontwikkelfonds ov is geactualiseerd. In 2026 staan onder andere een bijdrage aan het kwaliteitsfonds van de concessie Amsterdam van €7,5 miljoen en investeringen in extra ZE bussen voor €5,0 miljoen geprogrammeerd. In de bestuursrapportages wordt een toelichting op de voortgang gegeven.
- Binnen het subprogramma zijn de kosten voor het doen van aanbestedingen weer structureel opgenomen. Dit gaat om een bedrag van € 0,4 miljoen per jaar. Dit was tot en met 2025 opgenomen in het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Voor de Vervoerregio is dit budget neutraal.

ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Wat willen we bereiken in 2026?

Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor een betrouwbaar openbaar vervoer in de concessie Amsterdam. Daarmee is subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI) een hoeksteen van het beleidskader Mobiliteit en draagt het nadrukkelijk bij aan het OV binnen STOMP en de hoofddoelen bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Binnen dit subprogramma vallen alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te stand te houden. Deze werkzaamheden zijn het dagelijks onderhoud, de vervangingsprojecten en de dagelijkse aansturing. En sinds 2024 valt ook het volledige onderhoud aan het Signalling & Control (S&C) systeem binnen AMRI.

De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V. (GVB RIB) de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur GVB RIB aangewezen als beheerder zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls).

In 2025 laat GVB RIB zich certificeren als assetmanager in overeenstemming met de internationale norm ISO 55001: Asset Management. Dat is het sluitstuk op het in 2024 afgeronde transitieprogramma naar assetmanagement. Vanaf 2025 kunnen de Vervoerregio en GVB RIB het reizigersvervoersysteem aansturen.. Belangen van exploitatie, strategische activa en asset management worden hierbij gewogen om de reiziger zo goed mogelijk te kunnen bedienen. In 2026 zetten we verder in op verbeteren van de raakvlakken tussen projecten en beheerorganisatie. Bij deze integrale sturing borgen we bovendien de wettelijke taak van de beheerder GVB RIB.

Het huidige budget is ingericht op het huidige areaal. De Vervoerregio heeft veel ambitie betreft uitbreiding en verbetering. Deze extra onderdelen zullen onderhouden moeten worden. Bij significante uitbreiding van het areaal is meer budget nodig. Voor de projecten Amsteltram, verlengen IJ-tram en verlenging Noord-Zuidlijn is hier in de meerjarenbegroting rekening gehouden. Dit sluit ook aan bij de afspraken zoals vastgelegd in de AMRI-overeenkomst.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het beheer en onderhoud wordt sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd. GVB RIB voert het beheer en onderhoud in 2026 uit conform het Beheerplan 2026. Dit plan stelt GVB RIB jaarlijks op tussen maart en mei. Aansluitend wordt dit tussen partijen besproken. Het definitieve Beheerplan 2026 zal rond eind september 2025 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio worden aangeboden (conform de Wet lokaal spoor).

Wij streven naar stabiel, voorspelbaar en effectief beheer en onderhoud. Vervoerregio zet samen met GVB in 2026 in op de volgende speerpunten:

- Inzicht in al het geprogrammeerde werk tot het einde van de AMRI-overeenkomst in 2034. Op basis van dit inzicht wordt de uitgave prognose aangepast zodat dit beter aansluit bij de pieken en dalen in de benodigde werkzaamheden
- Vanuit het programma Liften & roltrappen verdere verbetering van de prestaties. Vanuit de motie Bikker zal in uiterlijk 2026 gestart worden met de uitvoering van de 2e lift op metrostation Ganzenhoef. Streven is om al in 2025 met de uitvoering te starten.
- In 2025 wordt een studie uitgevoerd naar ketenmonitoring voor S&C. Doel is om de grote hoeveelheden data die de S&C onderdelen generen geautomatiseerd (met inzet van AI, artificial intelligence) te analyseren om storingen te voorspellen, sneller op te merken en zelfs te voorkomen. Op basis van de studieresultaten wordt ketenmonitoring in 2026 geïmplementeerd. Met deze aanpak wordt verwacht dat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van onderdelen binnen het S&C-systeem verbeteren en daardoor het metrosysteem als geheel. Dit leidt tot een betrouwbaardere uitvoering van de metrodienstregeling. Op termijn is het de bedoeling om ketenmonitoring ook toe te passen op andere onderdelen van het reizigersvervoerssysteem. De herijking van de AMRI-overeenkomst (uit 2021) waarbij we in de 2e helft van 2025 de gemaakte afspraken doorlichten, implementeren GVB en de Vervoerregio in 2026.

- Inzetten op de duurzaamheidskansen die er binnen het areaal en de werkzaamheden van AMRI liggen. Dit zal onder andere plaatsvinden via het programma Energiecongestie. Via dit programma zal een gehele analyse plaatsvinden van het energiesysteem van zowel metro als tram. Hier worden nadrukkelijk kansen gezien voor duurzaamheid, naast het verminderen van de congestie. Dit zal plaatsvinden met partners in de stad waaronder Liander en de Gemeente Amsterdam.

Wat mag dat kosten?

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

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Dagelijks Onderhoud Metro	46.236	42.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Dagelijks Onderhoud Tram	22.163	21.000	24.500	24.500	24.500	24.500
MVP Tram	17.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
MVP Metro	16.821	24.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Areaalmanagement AMRI	13.723	14.000	22.510	21.921	17.982	17.571
Overige kosten AMRI	7.685	23.972	4.964	4.944	4.812	4.798
Asset Owner kosten AMRI	1.332	1.567	1.998	1.998	1.998	1.998
Signalling & Controlling	8.673	10.396	5.379	2.000	2.000	2.000
Totaal lasten	**133.633**	**159.934**	**157.351**	**153.363**	**149.292**	**148.867**
Bijdragen derden	3.203	2.846	1.900	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**3.203**	**2.846**	**1.900**	**-**	**-**	**-**
Saldo AMRI	-130.430	-157.088	-155.451	-153.363	-149.292	-148.867

De kosten binnen het sub-programma AMRI worden jaarlijks aangepast conform de afspraken uit de AMRI-overeenkomst. Daarnaast lopen er binnen S&C nog een aantal projecten naast het beheer die in 2026 aflopen. Onderstaande mutaties zijn opgenomen in de tabel:

- De definitieve BDU-indexatie 2024 en de voorlopige indexatie 2025 zijn verwerkt. Dit geeft per jaar € 5,5 miljoen hogere lasten ten opzichte van de begroting ‘25 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 2025. Dit geeft verschuivingen tussen de verschillende onderdelen en jaren maar heeft geen effect op de totale meerjarenbegroting en is daarmee budgetneutraal. Voor 2026 betekent dat een verhoging van € 2,1 miljoen in totale lasten.
- In 2026 is de afronding van S&C doorontwikkeling gepland. Het budget is € 0,2 miljoen naar beneden bijgesteld omdat de uitvoering voor een groter gedeelte in 2025 plaatsvindt.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Wat willen we bereiken in 2026?

Het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) is erop gericht in de juiste informatie en data voor het werk dat de Vervoerregio doet te voorzien. Hiervoor werken we in drie richtingen: uit OSS worden de onderzoeken en studies die de Vervoerregio zelf doet en de data die zij zelf nodig heeft betaald. Grote studies met of van partners, zoals voor gebiedsontwikkelingen, kunnen van een subsidie worden voorzien. Ook worden uit dit subprogramma regionale en nationale samenwerkingsverbanden waarbinnen de Vervoerregio actief is van financiële bijdragen voorzien. 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).

In 2024 en 2025 zijn grote stappen gezet in het meer in lijn brengen van de uitgaven aan samenwerkingsverbanden waarbij de Vervoerregio betrokken is en de beleidsdoelstellingen die wij nastreven. De bemensing aan de beslistafels van deze verbanden is verbeterd en er wordt strategischer gestuurd op het vormgeven van de agenda's van deze verbanden. Hiermee willen we in 2026 de volgende stap zetten, via een onderzoeksagenda die is gebaseerd op de strategische doelen van de Vervoerregio. Specifieke aandacht bestaat hierbij voor CROW-KpVV, waarvoor in 2026 een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten. In aanloop daarnaartoe brengt de Vervoerregio haar belangen scherper ter tafel. Voor DOVA geldt dat de gevraagde bijdrage jaar op jaar flink stijgt. Dit is gezien de uitdagingen waar het OV voor staat en de ondersteuning en uitvoer die DOVA hierbij biedt niet onterecht. Wel ligt er een kans voor de organisatie om meer gebruik te gaan maken van de producten die DOVA vormgeeft voor haar leden.

Door de verscheidenheid aan activiteiten draagt OSS bij aan alle thema's uit het Beleidskader Mobiliteit en een groot deel van de hierin besloten strategische doelen. Om in de toekomst scherper te sturen op bijdragen vanuit OSS wordt in 2026 verder een toetsingskader neergezet voor toelating projecten en andere aanvragen. Op deze manier brengen we de uitgaven meer in lijn met de strategische, tactische en operationele doelen van de organisatie.

Wat gaan we daarvoor doen?

We intensiveren onze uitgaven op het waarborgen van het openbaar vervoer binnen de STOMP-ladder en het beter spreiden van deze ladder over onze regio. Om het ov aantrekkelijk te houden wordt in 2025 een studie afgerond naar de mogelijkheden om reizigers aantrekkelijkere reisproducten binnen het nieuwe tariefsysteem aan te bieden. In 2026 zal vanuit OSS mogelijk een bijdrage worden geleverd aan de implementatie van de uitkomsten. Ook zal in 2026 een aanpak flexvervoer worden uitgewerkt onder de paraplu van publieke mobiliteit. Deze zal qua proces en instrumentarium gaan lijken op de in 2025 op te leveren aanpak Deelmobiliteit.

Ook in 2026 blijft de Vervoerregio met mensen en middelen deelnemen aan verschillende belangrijke samenwerkingsverbanden zoals CROW-KpVV en DOVA. In 2026 zal voor het KpVV een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin een nieuwe bijdrage van de Vervoerregio zal worden gevraagd. Ook voor DOVA zal in de jaarlijkse ledenvergadering de bijdrage van de Vervoerregio worden bijgesteld.

We gaan door met verschillende (gebiedsgerichte) programma’s en samenwerkingen. Met het Rijk werken we samen via het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken we met onze partners onder meer samen aan de MRA Ontwikkelagenda Spoor, het verkeersveiligheidsplatform Verkeer & Meer en het MRA Platform Smart Mobility.

Binnen de eigen organisatie zetten we de financiële bijdrage aan verschillende ontwikkelprogramma's, zoals het programma Inclusieve Mobiliteit en het programma Schoon & Duurzaam voort om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken en de ecologische impact zo klein mogelijk te maken. Nu voor deze programma's de beleidsvorming zo goed als voltooid is, breekt een fase van verdere implementatie in de uitvoer aan. Ook wordt de monitoringssystematiek van het beleidskader Mobiliteit in 2026 voltooid. In 2026 richten we een digitaal dashboard in waarin de monitoringsgegevens inzichtelijk worden gemaakt.

Wat mag dat kosten?

Tabel 9 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)e

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
MRA verkeersmodel VENOM	324	473	473	473	473	473
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	320	450	450	450	450	450
MRA Smart Mobility	1.045	780	780	780	780	780
MRA Spoordossier	205	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	5.727	6.146	6.846	7.146	14.146	14.146
Totaal lasten	**7.621**	**8.049**	**8.749**	**9.049**	**16.049**	**16.049**
MRA verkeersmodel VENOM	109	179	179	179	179	179
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	178	250	250	250	250	250
MRA Smart Mobility	603	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier	165	160	160	160	160	160
OSS overige projecten	134	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.189**	**1.049**	**1.049**	**1.049**	**1.049**	**1.049**
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-6.432	-7.000	-7.700	-8.000	-15.000	-15.000

Op basis van de doorlopende samenwerkingsovereenkomsten en lidmaatschappen, al aangevraagde studie- en onderzoeksbudgetten en gemiddelde uitgaven in voorgaande jaren, verwachten we in 2026 en de jaren daarna jaarlijks € 8,7 miljoen uit te geven aan OSS-activiteiten. We ontvangen hiervoor ook baten in de vorm van bijdragen van derden voor € 1 miljoen. Daarnaast nemen wij in 2026 een nieuwe rol op ons als regisseur van regionale deelmobiliteit. Deze rol wordt voorlopig opgenomen in het programma OSS onder de lasten (OSS-overige projecten), wat leidt tot een stijging van de kosten. Voor de jaren vanaf 2026 wordt hiervoor budget aangevraagd: € 0,7 miljoen in 2026, € 1 miljoen in 2027 en € 8 miljoen vanaf 2028.

APPARAATSKOSTEN

Wat willen we bereiken in 2026?

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 functies binnen het secundaire proces (overhead) verwijzen we naar het hoofdstuk Programma Overhead.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het primaire proces vindt plaats in de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. Op basis van jaarlijkse teamplannen voeren deze teams de werkzaamheden uit om de in de begroting gestelde doelen te bereiken. Dit subprogramma zorgt ervoor dat het primaire proces wordt versterkt door naast de vaste formatie en tijdelijke aanvullingen ook externe medewerkers in te zetten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 10 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Directe Personeelslasten	9.412	10.914	10.914	10.914	10.914	10.914
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.149	1.467	929	929	929	929
Totaal lasten	**10.561**	**12.381**	**11.843**	**11.843**	**11.843**	**11.843**
Bijdragen derden	302	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**302**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Apparaatskosten	-10.259	-12.381	-11.843	-11.843	-11.843	-11.843

In 2024 is een analyse uitgevoerd op de formatie en de behoefte binnen Verkeer & Vervoer en Overhead. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de begroting 2025, waarbij de vastgestelde formatiebudgetten structureel zijn en tot op heden geen aanleiding geven tot aanpassingen. Het inhuurbudget wordt jaarlijks flexibel verdeeld op basis van prioriteiten, actuele behoeften en eventuele onvoorziene omstandigheden. Op basis van de huidige inzichten zijn de inhuurbudgetten verdeeld op de verwachte behoefte in 2026. Deze inzichten kunnen in de loop van 2025, voordat 2026 ingaat, nog veranderen. Eventuele wijzigingen zullen vervolgens worden doorgevoerd in de bestuursrapportage 2026.

OVERHEAD

Wat willen we bereiken in 2026?

In 2026 richten we ons op de verdere optimalisatie van onze huisvesting, met als doel onze kantoorlocatie te positioneren als het 'Huis van de Regio'. Dit wordt een centrale ontmoetingsplek voor partnergemeenten en samenwerkingspartners, waar gezamenlijke mobiliteitsopgaven kunnen worden aangepakt. Door een open en gastvrije werkomgeving te creëren, versterken we de regionale samenwerking en stimuleren we kennisuitwisseling. Daarnaast bouwen we niet alleen aan een efficiënte werkomgeving, maar ook aan een dynamisch knooppunt voor mobiliteit in de regio.

Op financieel gebied willen we een stabiele, verantwoorde, efficiënte en transparante huishouding handhaven, die onze organisatiedoelen ondersteunt.

Daarnaast streven we er verder naar de Vervoerregio te positioneren als leidende partij in regionale mobiliteit, met zichtbaarheid op thema's zoals bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid.

Tot slot willen we een sterke gesprekspartner zijn in Den Haag en Brussel, met een goed ingebed netwerk van regioraadsleden en portefeuillehouders na de gemeenteraadsverkiezingen, en blijven we onze online zichtbaarheid en communicatie via sociale media en de vernieuwde website verder versterken.

Wat gaan we daarvoor doen?

Bestuur en Communicatie

In 2026 gaan we intensief lobbyen om regionale mobiliteit op de politieke agenda te houden, zowel op gemeentelijk als landelijk niveau. We organiseren evenementen, zoals kennismakingsbijeenkomsten, om nieuwe regioraadsleden en wethouders te betrekken bij onze prioriteiten. Onze communicatie richten we via de vernieuwde website en sociale mediakanalen, met extra focus op LinkedIn. We versterken onze positie in Den Haag en Brussel door actief deel te nemen aan belangrijke debatten en projecten, zoals de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. We werken aan verankering van mobiliteit in gemeentelijke coalitieakkoorden en landelijke beleidsagenda's en zetten in op draagvlak voor belangrijke MIRT-projecten, waaronder de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Bedrijfsvoering

IT en Informatiebeheer

We overwegen een investering in een datamanagementproject, met uitzondering van de kosten voor een vaste formatieplek voor een datamanager, die dan noodzakelijk zal zijn.

We gaan beter en breder gebruik maken van verdere automatisering binnen ons applicatielandschap. Dit betreft onder andere automatisering binnen de bedrijfsbrede applicaties JOIN, Youforce, Teams, SharePoint en iBabs. We verwachten aanzienlijke veranderingen in onze organisatie, aangezien er nog veel ongebruikte mogelijkheden zijn. Samen met procesmanagement evalueren we onze huidige bedrijfsprocessen om te bepalen waar automatisering haalbaar en wenselijk is. De kosten voor deze automatisering staan los van de IT-aanbesteding.

Na voltooiing van de projecten voor procesmanagement en datamanagement willen we ons eind 2026 kunnen richten op kunstmatige intelligentie (AI). Voor tekstgebaseerde AI-oplossingen zoals ChatGPT en Copilot zijn structurele middelen nodig, exclusief implementatiekosten. De exacte implementatiekosten kunnen op dit moment nog niet worden ingeschat, aangezien de projecten rondom procesmanagement en datamanagement nog niet zijn afgerond. De eerste stappen richting AI kunnen op z'n vroegst in het vierde kwartaal van 2026 worden gezet.

Samenvattend omvat de begroting voor 2026 mogelijke investeringen in datamanagement en IT-automatisering om een solide basis te leggen voor verdere digitale ontwikkelingen.

HRM

Om het Leren en Ontwikkelen binnen de organisatie beter te kunnen faciliteren, wordt in 2026 een aanbesteding gedaan bij een opleidingsinstituut. Hiermee willen we onze medewerkers de juiste ondersteuning bieden voor hun professionele groei en ontwikkeling over een langere periode.

Daarnaast is teamontwikkeling een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor vindt al in 2025 een aanbesteding plaats, maar aanvullend budget in 2026 is wenselijk om deze ontwikkeling verder te versterken.

Met deze investeringen zetten we in op een toekomstgerichte organisatie waarin zowel individueel als gezamenlijk leren en groeien centraal staat.

Inkoop en contractbeheer

In 2025 wordt de aanbesteding voor een nieuw financieel systeem afgerond, waarna de implementatie in 2026 zal plaatsvinden. Daarnaast wordt in 2025 naar verwachting een contractmanagementsysteem aangeschaft, waarvan de implementatie en de bijbehorende kosten grotendeels in 2026 zullen vallen.

Financiën

De Vervoerregio bereidt zich voor op een vernieuwing van het financiële systeem en de invoering van een begrotingssysteem. Deze trajecten zijn noodzakelijk om de financiële processen te verbeteren en toekomstbestendig te maken.

De Vervoerregio werkt op dit moment met het financiële systeem Key2Financien van Centric. Dit contract wordt opnieuw aanbesteed, met als doel om uiterlijk op 1 januari 2027 een nieuw financieel systeem operationeel te hebben. Dit heeft onder andere te maken met rechtmatigheidseisen en de noodzaak om naar een Saas-applicatie te gaan.

Daarnaast is er een sterke wens om het financieel beheer verder te professionaliseren door een begrotingssysteem te implementeren. Dit systeem biedt meer overzicht, efficiëntie en nauwkeurigheid bij het opstellen en beheren van de begroting, wat aansluit bij de groei en complexiteit van de financiële huishouding. De begrotingswijzigingen kunnen beter inzichtelijk gemaakt worden in de diverse P&C-producten voor de regioraad.

Omdat het financiële systeem en het begrotingssysteem elkaar beïnvloeden en beide essentieel zijn voor de totale financiële huishouding, worden deze trajecten tegelijkertijd opgepakt. Tijdens de overgangsfase blijft de huidige leverancier het bestaande systeem aanbieden om de continuïteit te waarborgen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 11 Overhead | Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	107	157	169	169	169	169
Communicatie	153	185	200	200	200	200
Bedrijfsvoering	4.337	4.077	4.495	4.700	4.573	4.573
Financiën	245	235	763	413	253	253
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	7.363	8.413	8.413	8.413	8.413	8.413
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.161	1.200	2.111	1.832	1.739	1.739
Totaal lasten	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Baten overhead	353	208	224	224	224	224
Totaal baten	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Saldo Overhead	-14.013	-14.060	-15.927	-15.503	-15.123	-15.123

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 zijn de materiele kosten binnen overhead geïndexeerd naar prijspeil 2025. Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU die we van het rijk ontvangen. Deze indexatie bedraagt structureel € 0,4 miljoen.

In 2025 starten we met de aanbesteding van een nieuw financieel systeem en begrotingssysteem. De implementatie hiervan is gepland in 2026 en deels in 2027. De eenmalige kosten in 2026 bedragen € 0,9 miljoen. Dit bedrag bestaat uit implementatiekosten en extra inhuur voor overhead vanwege extra projectwerk.

In 2027 verwachten we de implementatie af te ronden. De kosten hiervoor worden geschat op €0,4 miljoen en bestaan uit implementatiekosten, extra inhuur voor overhead en aanvullende uitgaven voor:

- Een raadpleegoplossing voor historische data,
- Het doorlopen van het contract met Key2Financien vanwege de jaarrekening 2026,
- Tijdelijk beheer op Key2Financien vanwege de jaarrekening 2026.

Vanaf 2027 verwachten we in totaal structureel € 0,1 miljoen hogere kosten voor zowel het nieuwe financiële systeem als het begrotingssysteem.

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Wat willen we bereiken in 2026?

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2026 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 geoormerkte 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.

En 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. Ondertussen zorgt de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied dat er steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin is, en openbaar vervoer in het bijzonder. Wij gaan het gesprek aan met het ministerie om voldoende middelen te krijgen voor onze opgave.

Voor het afsluiten van de bussenleningen voor de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) zijn wij in 2023 en 2024 leningen aangegaan. Deze leningen zetten wij door aan de vervoerder EBS tegen vrijwel dezelfde condities. 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 2025 een nieuwe bussenlening op en wordt hiervoor een externe lening afgesloten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	1.856	3.916	4.375	4.023	3.671	3.319
Totaal lasten	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	496.763	579.575	605.454	594.784	588.312	610.214

Aan de lastenkant nemen we de rentelasten op van de afgesloten leningen. Deze leningen zijn volledig voor de financiering van de bussenleningen van de concessie Zaanstreek-Waterland en Connexxion (Stand begin 2026 respectievelijk € 122,9 miljoen en € 28,7 miljoen).

Voor de algemene BDU-inkomsten 2026 ontvangen wij een beschikking in december 2025. In juni 2026 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 2025 toegekende bedrag € 574, opgehoogd met een voorlopige index van 3,8% (€ 22 miljoen). Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2025 ontvangen en heeft betrekking op de periode van prijsstijgingen tussen maart 2024 tot maart 2025.

In de begroting 2025 was gerekend met een index van 4% over de periode 2024-2025. De werkelijke index van het ministerie bleek 0,456% hoger, waardoor we € 3 miljoen extra aan de BDU in jaar 2026 en verder kunnen toevoegen.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoeslag die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa. De huidige bussenlening voor Connexxion is uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoeslag aan de Vervoerregio ten goede. Voor de nieuwe bussenleningen aan EBS en Connexxion is externe financiering afgesloten. Dit is de verklaring voor de stijging van de rentelasten en baten. Zie de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.

Rentebaten SKB: we voorzien in 2026 een positieve rente op dit saldo (€ 7,2 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 RISICOBEHEERSING

De paragraaf ‘weerstandsvermogen en risicobeheersing’ is opgesteld in lijn met de door de regioraad op 7 december 2024 vastgestelde nota risicobeheersing & weerstandsvermogen.

Weerstandsvermogen

De weerstandscapaciteit - of 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 het weerstandsvermogen en risicobeheersing 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 weerstandsvermogen 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 weerstandsvermogen. De weerstandsratio wordt in een getal uitgedrukt, het weerstandsvermogen in een percentage.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomanagement) 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’ van de eerste lijn (meestal het primaire proces). De tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers alsmede juristen, kostendeskundigen en inkoopadviseurs). En de derde lijn (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 13 De 10 belangrijkste risico's

Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
Bestuur			
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			
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 implodeert) **+**	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 herprioriteren in de begroting
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

Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
Assetmanagement en beheerplan voor AMRI is nog in ontwikkeling: onvoldoende rapportages en meerjarendoorkijk met volledige gedragen risicoanalyse ontbreekt	Onduidelijkheid of jaarschijven van toepassing zijn; GVB benut de jaarschijven AMRI niet volledig; we weten niet wat daarvan de consequenties zijn **-**	Achterstallig onderhoud en achterblijvende prestaties in het assetmanagement; er treden grote tegenvallers op **+**	Zicht krijgen op de meerjarenprognose (beheerplan)--> dit wordt verbeterd. Het herijkte Transitieplan uitvoeren Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties Risico-inventarisatie uitvoeren. Meerjarenvervangingsprogramma voor metro's is onvoldoende helder en moet scherper. Voor trams is dit wel beter.
Openbaar Vervoer			

Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen	De elektrische bussen kunnen niet worden ingezet en de waarde van het onderpand van de bussenlening niet meer toereikend is	+	Er wordt met dieselbussen gereden en emissie afspraken worden niet behaald en er worden mogelijk hogere kosten in rekening gebracht vanwege het gebruik van dieselbussen. Rittenuitval. Imagoschade.	+	Hogere technische reserve waardoor er meer bussen moeten worden aangeschaft Extra controle op het materieel/ technische staat bij de vervoerders
Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed	De inbesteding Concessie GVB vertraagt of mislukt	-	Discussie in de samenwerking, inbesteding mislukt, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken	+	Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen)

Oorzaak ***Als gevolg van …***	**Risico** ***… is het mogelijk dat …***		**Effect** ***… waardoor …***		**Maatregelen**
OV-Governance					
Er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken, terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	-	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting. Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid	+	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering Een MVP-kunstwerken opstellen
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
Organisatie					
Een organisatie die niet goed functioneert	Opgaven krijgen we niet voor elkaar, het bestuur verliest vertrouwen, gemeenten verliezen vertrouwen	-	Het Rijk hevelt (de) taken van de Vervoerregio over naar de provincie	+	Alles uit de kast halen dat de organisatie wel functioneert, leiderschap verbeteren
Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks. Het niet op orde hebben van de cybersecurity	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	+	Dienstverlening stagneert	+	ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde

Toelichting op de risico's

Ad 1. Nieuw kabinet/regeerakkoord

Nu het kabinet Schoof ruim een half jaar onderweg is, worden politieke keuzes duidelijk. Tel daarbij op de ontwikkelingen op wereldtoneel en we weten welke onzekerheden op ons afkomen.

Er zijn forse bezuinigingen op het ambtenarenapparaat in het regeerakkoord van PVV, VVD, NSC en BBB ingeboekt. De vier partijen zijn van plan structureel 22% minder uit te geven aan het ambtelijk apparaat, wat betekent dat er flink minder ambtenaren zullen zijn.

De nieuwe coalitie wil de specifieke uitkeringen overhevelen naar het gemeentefonds, maar past wel een budgetkorting van 10% toe. De overheveling naar het gemeentefonds is afgewend, de budgetkorting hangt nog boven de markt.

Door uitspraken van de Amerikaanse president Trump over mogelijke vredesonderhandelingen met Rusland, staan de oorlog in Oekraïne en de toekomst van het land opnieuw hoog op de Europese politieke agenda. Veel partijen maken zich zorgen over mogelijke Russische agressie en willen dat er meer geïnvesteerd wordt in de eigen verdediging. Verschillende lidstaten van de EU maken de keuze de defensie uitgaven te verhogen en in lijn te brengen met de NAVO-norm.

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, werk en onderwijs zich concentreren. 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. Stagnatie van deze projecten – of een terugtrekkende beweging van het rijk - raakt ook andere ambities, zoals aanpassingen op station Amsterdam CS.

Ad 3. Klimaat

We zullen 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. Klimaatrisico's zijn bijvoorbeeld niet benoemd of beprijsd 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 bijvoorbeeld al een serieus aandachtspunt in de MIRT-verkenningen voor de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Ad 4. Risicodragend opdrachtgeverschap

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

Een belangrijke overeenkomst is die voor het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen de opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties

en processen daarop inregelen. Concreet betekent dit: zicht krijgen op het meerjarig onderhoud & vervangingsprogramma, kritieke prestatie-indicatoren en risico-inventarisatie. De groei naar excellent opdrachtgeverschap is een speerpunt van de Vervoerregio.

Ad 5. Transitie naar elektrische bussen

De Vervoerregio zet de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan de doelstelling om vanaf 2025 een volledig elektrische busvloot te hebben. Onzekerheid in de levering van onderdelen in de keten zorgt voor vertraging en/of afstel van deze plannen.

Ad 6. Inbestedingen (GVB)

De Vervoerregio sluit een nieuwe concessie af voor het Amsterdamse werkgebied. De concessie wordt, net als in 2012, niet aanbesteed maar inbesteed. Opdrachtnemer is GVB. Het afsluiten van een concessie is complex. Hierin worden afspraken vastgelegd die meer dan tien jaar beslaan en over de hele looptijd maximaal moeten bijdragen aan een goed werkend vervoersysteem. We hebben gezien dat verlenging van de huidige concessie met maximaal twee jaar nodig was. GVB heeft een tweede kans gekregen om tot een verbeterde bieding te komen. Het doel is dat de aangepaste bieding in mei 2025 wordt ingediend en dat de concessie – bij voldoen aan de eisen – wordt gegund in juli 2025.

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 ontwerpvraagstukken 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. AMRI: kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. Vooralsnog zijn er geen signalen dat dergelijk onderhoud ophanden is.

In de overeenkomst 'beheer metro- en traminfrastructuur' is vastgelegd dat de gemeente Amsterdam het beheer en onderhoud van het areaal bekostigt dat niet behoort tot de Wet lokaal spoor (Wls). Het gaat hoofdzakelijk om de metrostations. Daarbij geldt dat de demarcatie tussen het Wls-deel en het niet-Wls-deel wel is verkend maar nog moet worden aangebracht. De eerste verkenning naar de kosten van het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel uit 2022 kwam uit op een bedrag van € 23,0 miljoen per jaar. Dat partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de demarcatie doet overigens niets af aan de afspraak dat de gemeente het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel dient te bekostigen.

Ad 8. Stabiliteit & slagkracht vervoerbedrijven

De Vervoerregio is opdrachtgever voor het openbaar vervoer binnen haar grondgebied. En daarbij afhankelijk van de performance van de vervoerbedrijven. Dat bewijzen de volgende voorbeelden.

Sinds EBS eind 2022 het busvervoer in onder andere Zaanstreek-Waterland heeft overgenomen, is er veel kritiek. Reizigers klagen over uitvallende ritten, volle bussen en een gebrekkige communicatie. Ook chauffeurs luiden de noodklok: er is een personeelstekort, en de werkdruk is hoog.

Vooral de vraag of de Vervoerregio goed genoeg heeft gekeken naar de capaciteiten van EBS voordat het contract werd gegund, blijft open. Was er voldoende onderzoek gedaan naar de financiële stabiliteit en operationele slagkracht van het bedrijf? Of was de keuze vooral gebaseerd op de laagste prijs, zonder voldoende oog voor de uitvoering?

De inbesteding van de concessie GVB is niet binnen de reguliere tijd afgerond. Om GVB de tijd te geven hun bieding te verbeteren en vanwege de bedrijfscontinuïteit, is de huidige concessie met twee jaar verlengd 'onder gelijkluidende

voorwaarden'. Dat wil zeggen met dezelfde regels die voor de huidige concessie gelden. De verlenging vervalt zodra het bob van GVB wordt goedgekeurd en de nieuwe concessie is gegund.

Ad 9. Ambitie & performance

Om onze organisatie te ontwikkelen en te professionaliseren, werken we met vijf pijlers:

1. Heldere strategie: een duidelijke koers helpt ons keuzes te maken en gericht te handelen.
2. Effectieve aansturing: duidelijkheid in rollen en verantwoordelijkheden maakt ons efficiënter en sterker als leidende organisatie in de mobiliteit.
3. Succesvolle samenwerking: binnen én buiten onze organisatie werken we samen met onze partners en collega's.
4. Professionele basis: geoptimaliseerde processen en systemen zorgen ervoor dat we snel en flexibel kunnen handelen.
5. Sterk leiderschap & Cultuur: leiders geven richting, stimuleren samenwerking en zorgen dat talent binnen teams volledig wordt benut.

De Vervoerregio is ambitieus en voortdurend bezig met groei & ontwikkeling: organisatieontwikkeling, procesmanagement, volwassenheid interne beheersing, bouw van een managementcontrolsysteem, aanbesteding van een nieuw financieel systeem et cetera. Gebrek aan focus brengt het risico van suboptimalisatie met zich mee, of erger: het gevoel van "laat maar gaan".

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 klanten. Dit vereist een integrale aanpak, goed opdrachtgeverschap en risicobewustzijn. Ieder organisatieonderdeel is hierbij betrokken.

In 2024 zijn bij het inventariseren van de stand van zaken rondom Informatiebeveiliging & Privacy (IB&P) de volgende bevindingen naar boven gekomen:

- Veel zaken ontbreken
- Wat wel beschreven is, wordt vaak niet (goed) beheerd en gemonitord (PDCA)
- Wat wel beschreven is, is veelal sterk verouderd en nooit herijkt
- Maatregelen die zijn opgepakt zijn als losse elementen opgepakt en niet beheerd in een ISMS (managementsysteem informatiebeveiliging)

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 (effect) in euro's bepaald op het categoriegemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt bepaald: hoog risico: kans is 75%; gemiddeld tot laag risico: kans is 25%. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De financiële impact van de Top 10 strategische risico's telt op tot € 130 miljoen. De benodigde weerstandscapaciteit is dus € 130 miljoen.

De weerstandsratio van de Vervoerregio eind 2026 (beschikbaar weerstandsvermogen € 154 miljoen/benodigde weerstandscapaciteit € 130 miljoen) is 1,2. Dit is voldoende. De regioraad streeft naar een ratio weerstandsvermogen van minimaal voldoende.

Tabel 14 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 2023

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

Risico	Toelichting
OV-Governance	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de OV-governance afspraken
Openbaar vervoer	Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders
Bestuur	Eerstvolgende herijking studenten OV-kaart
Organisatie	Onervarenheid van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten

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

Risico	Toelichting
OV-Governance	Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.
Openbaar vervoer	Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen
Grote opgaven	Assetmanagement en beheerplan voor AMRI is nog in ontwikkeling: onvoldoende rapportages en meerjarendoorkijk met volledige gedragen risico-analyse ontbreekt
Organisatie	Een organisatie die niet goed functioneert

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 de BBV geoormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote. Ook 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 hogere netto schuldquote ten opzichte van de begroting 2022 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 nel, 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 15 Kengetallen weerstandsvermogen

	Jaarrekening 2024	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Netto schuldquote	32,1%	33,0%	30,7%	28,3%	25,5%	21,6%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%
Solvabiliteitsratio	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	0,0%	2,8%	4,8%	9,7%	9,8%	9,1%

PARAGRAAF FINANCIERING

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.

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron (96% van de totale baten). Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te reserveren voor toekomstige uitgaven of financiering van activa van vervoerders. Op basis van de huidige ontwerpbegroting bedraagt het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' eind 2025 naar verwachting € 338 miljoen. Eind 2026 zal dit € 344 miljoen zijn.

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 nihil.

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. Het in 2024 vastgestelde treasurystatuut geeft de regioraad nadere aanwijzingen en regels aan het dagelijks bestuur ten aanzien van:

- Het beheersen van 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) overtollige 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, indien het begrotingstotaal lager is dan € 500 miljoen, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1 miljoen bedraagt. Indien 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 2026 komt dit neer op € 11,2 miljoen wat de Vervoerregio buiten de Schatkist zou mogen aanhouden.

Verstrekte bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. 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 bussenlening 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 bussenleningen 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 € 140 miljoen aangevraagd. In de loop van 2025 zal de concessie Amstelland-Meerlanden de resterende € 5,2 miljoen in de lopende lening opvragen en van de € 47 miljoen ruimte die nog niet is aangevraagd € 30 miljoen aanvragen.

Tabel 16 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2025	2026	2027	2028	2029
Connexxion Lening I 15 jaar	51.281	44.964	38.648	32.332	26.016
Connexxion Lening I restant	5.035	4.587	4.140	3.692	3.245
Connexxion Lening II 15 jaar	28.723	26.170	23.617	21.064	18.511
EBS ZaWa	122.891	113.145	103.675	94.449	85.223
Totaal leningen	**207.930**	**188.867**	**170.080**	**151.537**	**132.994**

Tabel 17 Nog te verstrekken leningen/garanties (bedragen in x € 1.000)

Nog te verstrekken bussenleningen dan wel garantstellingen	2026
Concessie ZaWa	0
Concessie AML	17.000
Totaal leningen	17.000

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad 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 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro’s) en € 56 miljoen (investering zero-emissiebussen EB1 en EB2).

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 kunnen 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 de loop van 2025 en 2026 zal de (her)financiering van GVB na 2026 worden uitgewerkt.

Tabel 18 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Specificatie Garantstellingen Activa		x 1000						
Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2025 (maximaal)	2026 (maximaal)	2027 (maximaal)	2028 (maximaal)	2029 (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	2.054	137.267	125.433	113.600	101.767	89.933
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036	51.333	46.667	42.000	37.333	32.667
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	135.000	130.000	125.000	120.000	115.000
			Totaal	**750.600**	**729.100**	**280.600**	**259.100**	**237.600**

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 bussenleningen. 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 2026 uit op een positief saldo van ongeveer € 301 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 hierboven vermelde ontwikkelingen in 2026 en 2027 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 25a). In de periode 2029 – 2035 is de verwachting dat er € 176 miljoen uit het BDU-saldo zal worden onttrokken ter dekking van grote projecten en onderhoud.

Tabel 19 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Gewijzigde begroting na 1e Bestuurs-rapportage 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Bedragen x € 1.000					
Beginstand	305.358	297.076	301.317	309.131	330.659
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	1.944	7.473	7.473	7.197	6.952
Overige inkomsten	579.351	619.621	608.438	615.344	607.228
Overige uitgaven	-589.577	-622.853	-608.096	-601.013	-622.563
Af te sluiten leningen	-	-	-	-	-
Eindstand	**297.076**	**301.317**	**309.131**	**330.659**	**322.276**

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 20 Kasgeldlimiet en Renterisiconorm (x 1.000)

Begrotingstotaal	percentage	€ 621.539
Kasgeldlimiet	8,20%	€ 50.966
Renterisiconorm	20,0%	€ 124.308

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 2025.

Het restant (€ 5,2) van de lopende lening van AML zal uit eigen middelen worden gefinancierd, zodat dat de financieringswijze aansluit bij het al opgevraagde deel.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2026 is rekening gehouden met een rentelast van € 4,4 miljoen. Dit zijn volledig de te betalen rente over de bij banken afgesloten leningen ter dekking van de bussenleningen voor de concessies.

De rentebaten (€ 16,2) bestaan uit:

- rente over de verstrekte bussenleningen inclusief de marktconformiteitsopslag (over de leningen en garantiestelling) (€ 9,0 miljoen)
- rente over het uitstaande saldo in het schatkistbankieren (€ 7,2 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.

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Personeelscapaciteit Vervoerregio

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 binnen de organisatie te behouden en kosten te beheersen. Zo bouwen we aan een wendbare organisatie die voorbereid is op toekomstige uitdagingen.

Tabel 21 Ontwikkeling formatie

	Begroting 2024	Primitief begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Formatie	150 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte

Tabel 22 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

	Jaarrekening 2024	Primitief begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	9,4	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	7,3	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Formatiebudget – totaal	**16,7**	**19,3**	**19,3**	**19,3**	**19,3**	**19,3**
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	2,2	1,2	2,1	1,8	1,7	1,7
Inhuurbudget	**3,3**	**2,7**	**3,1**	**2,8**	**2,7**	**2,7**
Totaal kosten personele inzet	**20,0**	**22,0**	**22,4**	**22,1**	**22,0**	**22,0**

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.

In 2025 starten we met de aanbesteding van een nieuw financieel en begrotingssysteem, waarvan de implementatie gepland staat voor 2026 en deels 2027. Vanwege de extra projectwerkzaamheden is in 2025 en 2026 aanvullende inhuur binnen de overhead voorzien, bovenop de oorspronkelijk begrote inhuur.

Financiën

De planning en control cyclus draagt bij aan het sturen en verantwoorden van de kosten en opbrengsten van de Vervoerregio. We zetten ons in om het P&C-proces steeds verder te optimaliseren, de stukken transparanter te maken en om aan te sluiten op het Beleidskader 'Verbinden in verscheidenheid', zodat we meer inzicht krijgen in de kosten en opbrengsten van de vijf thema's bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid. Een nieuw systeem voor het opstellen van de planning en control producten zal ons verder ondersteunen bij deze sturing en verantwoording. Dit systeem verwachten we uiterlijk in 2027 in gebruik te nemen.

Vanaf jaarschijf 2025 is het spoorboekje voor de P&C-producten gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren. De belangrijkste wijziging is dat het vaststellen van de Begroting ruim 3 maanden eerder plaatsvindt. Voorheen werd de ontwerpbegroting in juli in de regioraad geagendeerd, waarna deze voor zienswijze aan de gemeenten werd aangeboden, om in november definitief vastgesteld te worden. Deze planning had een aantal nadelen die we met het vervroegen van het proces proberen weg te nemen. Op deze manier is de zienswijzeperiode voor gemeenten namelijk niet langer in de zomerperiode, wordt het proces korter en efficiënter en is geen uitstel van de toezichthouder nodig voor het aanleveren van begroting op uiterlijk 15 september. We zullen de nieuwe opzet van het spoorboekje evalueren en in 2026 verder optimaliseren als dat mogelijk is. We kijken hierin bijvoorbeeld ook naar het aantal bestuursrapportages en de planning hiervan gedurende het jaar.

Fiscaliteit is en blijft een belangrijk onderwerp binnen onze (project-)organisatie. Ondersteund door onze contractpartner Fiscaliade blijven we werken aan interne bewustwording en kennisniveau. We houden onze kennis op pijl middels incompany trainingen, bijvoorbeeld ook op het gebied van Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Bestuur en Communicatie

In 2026 staat de communicatie naast het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio ook in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Verkiezingsjaren vragen extra inzet op het positioneren van de organisatie en de mobiliteit in de regio. We dragen communicatief bij aan de lobbyinzet om de regionale mobiliteit in de verkiezingsprogramma's en coalitieakkoorden te krijgen. We communiceren langs de thema's van het beleidskader: bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid. Dit brengt focus aan in onze communicatie en zorgt ervoor dat we op deze thema's herkend worden als aanvoerder. De vernieuwde website waarin wijnemenjemee.nl, werkenbij.vervoerregio.nl en vervoerregio.nl zijn samengevoegd, draagt bij aan herkenbaarheid en eenduidigheid van onze communicatie. Verder zetten we in op onze sociale mediakanalen, vooral LinkedIn. Op dit platform stijgt het aantal volgers met ongeveer 1000 per jaar. Dit is een mooie gestage groei.

De Vervoerregio heeft de afgelopen jaren stevig ingezet op lobbywerk. Dit heeft geleid tot mooie successen en hier gaan we in 2026 ook mee verder. Dat betekent concreet ons netwerk op verschillende schaalniveaus nog meer verstevigen. Hierdoor weten relevante partijen en personen (het belang van) de Vervoerregio nog beter te duiden. We nemen nadrukkelijk de voortrekkersrol in de verdere positionering van de Vervoerregio als vervoersautoriteit. De afgelopen jaren hebben we een enorme professionaliseringsslag gemaakt op het gebied van Public Affairs. Dat zetten we in 2026 voort. We zorgen ervoor dat we nog meer dan eerst dé gesprekspartner zijn in Den Haag. Door input te leveren op de voor ons belangrijke debatten zoals Notaoverleg MIRT, OV & Taxi, Verkeersveiligheid, Spoor en Duurzame Mobiliteit. In 2026 moet ook een MIRT voorkeursbesluit vallen voor OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. We maken de politiek bekend met onze MIRT projecten en zorgen ervoor dat daar draagvlak voor is. In Europa zetten we ons in via verschillende Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. We vertalen de ontwikkelingen op Europees gebied naar wat dat voor de Vervoerregio betekent. In 2026 komen ook de nieuwe Europese Commissie en het nieuwe Europese Parlement op stoom. We zorgen ervoor dat de Nederlandse leden van de transportcommissie bekend zijn met de Vervoerregio en haar prioriteiten.

Ook voor public affairs staat 2026 in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Het beïnvloeden van verkiezingsprogramma's ligt weliswaar achter ons, maar we zullen de toekomstige colleges moeten overtuigen te investeren in mobiliteit in het algemeen en in hun relatie met de Vervoerregio in het bijzonder. Daarnaast willen wij het momentum van de gemeenteraadsverkiezingen gebruiken om extra aandacht te trekken voor ons beleid en beleidsdoelen. Bijvoorbeeld door een verkiezingsevenement, net zoals in 2022.

Via het platform Mobiliteit MRA bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij namens de provincies Noord-Holland en Flevoland met één mond richting het Rijk praten. De investeringsafspraken voor ontsluiting woningbouw zijn gemaakt in 2025 en is het geld verdeeld. We bereiden werk voor vooruitkijkend naar een volgend kabinet met inzet voor meer geld in het mobiliteitsfonds, maken alvast ons huiswerk gereed met goede koppeling op gebied van woningbouw en economie via NOVEX MRA.

De gemeenteraadsverkiezingen in maart 2026 brengen veranderingen met zich mee voor de Vervoerregio. Na de verkiezingen starten (gedeeltelijk) nieuwe regioraadsleden, nieuwe portefeuillehouders Verkeer en Vervoer en een nieuw dagelijks bestuur (DB). Het cluster Bestuurszaken richt zich hierbij op het faciliteren van kennismakingen, het bijbrengen van kennis over de Vervoerregio en het vastleggen van nieuwe ambities. We organiseren introductiebijeenkomsten en kennismakingsgesprekken om de nieuwe regioraadsleden en wethouders Verkeer en Vervoer bekend te maken met het nut van en de kansen voor regionale samenwerking. Ook zorgen we dat voor hen direct een duidelijk aanspreekpunt binnen Bestuurszaken bekend is, zodat we onze bestuursorganen zo goed mogelijk bedienen. In samenwerking met de werkgroep Verkeer en Vervoer brengen we wensen uit de coalitieakkoorden die regionale samenwerking vragen in kaart. Het gesprek hierover vindt vervolgens ook in het portefeuillehoudersoverleg plaats, zodat er een gezamenlijk beeld ontstaat welke thema's spelen of prioriteit hebben. We ondersteunen het dagelijks bestuur om te komen tot het Bestuursakkoord 2026-2030, dat de ambities en plannen voor deze bestuursperiode bevat. Daarnaast blijft Bestuurszaken zich structureel inzetten voor een verantwoord bestuurlijk besluitvormingsproces, en geeft daar advies over. Ook werken we op verschillende manieren aan politiek-bestuurlijke sensitiviteit bij alle collega's.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is het een eis dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf 23 december 2021 een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. heeft, is deze als verbonden partij aangemerkt.

Naast deze verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo neemt de Vervoerregio deel in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een gebied groter dan de vervoerregio vindt in de MRA afstemming plaats op het gebied van mobiliteit, de inbreng richting het Rijk via het Programma Sbab en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van ov wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale ov-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal OV Beraad. Intensiever samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In de toelichting bij het subprogramma OSS worden de landelijke en regionale samenwerkingsverbanden genoemd waar de Vervoerregio personele inzet voor levert en inhoudelijk en financieel aan bijdraagt.

GVB Holding NV

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit 20.000 aandelen in GVB Holding NV, die zijn volgestort. Van het maatschappelijk kapitaal van GVB Holding N.V. zijn 79.999 aandelen niet geplaatst.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dit betekent dat bepaalde besluiten (overwegend diegene die betrekking hebben op de dochters GVB infra BV en GVB Exploitatie BV), alleen in unanimiteit met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel geeft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het inbesteden van de concessie Amsterdam. Én tot het voeren van een betere governance op aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Grootte van het belang: per 23/12/2021 : 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 23 Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigingsplaats	Aandeel	Subprogramma
GVB Holding NV	Amsterdam	0,005%	Concessie Amsterdam en AMRI

	2022	2023
Aandeel	0,005%	0,005%
Eigen vermogen 31/12	100.378	100.213
Vreemd vermogen 31/12	448.735	508.387
Netto winst	1043	-165

Bron: Jaarverslag GVB 2023

Het financieel risico voor de Vervoerregio met betrekking tot deze deelneming is beperkt tot de nominale waarde van het prioriteitsaandeel. De Vervoerregio heeft met het prioriteitsaandeel geen economisch belang in GVB Holding NV.

De Vervoerregio heeft met het krijgen van een deelneming in GVB Holding NV een deelnemingenbeleid opgesteld. Hierin zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

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 NV houdt statutair minstens 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 onderliggende vennootschappen besproken. In geval van nood kan de aandeelhouders gevraagd worden om een besluit buiten de vergadering te nemen.

OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

Openbaarheid is belangrijk voor het vertrouwen tussen de samenleving en de overheid en voor de democratische legitimatie. Zeker voor een gemeenschappelijke regeling als Vervoerregio Amsterdam is dat belangrijk. Onze bestuurlijke organen zijn immers niet gekozen, maar worden benoemd door en uit de deelnemende gemeenten.

Vervoerregio Amsterdam is proactief waar het gaat om de openbaarheid van informatie. We voldoen niet alleen aan de normen van de Woo zoals die nu gelden, ook zijn de agenda's van, stukken voor en besluiten van de regioraad en het dagelijks bestuur voor iedereen toegankelijk via het bestuurlijk informatiesysteem (BIS). De uitzondering die geldt voor vertrouwelijke stukken beperken we zoveel mogelijk. Het gaat dan vooral om documenten met bedrijfsgegevens van vooral vervoerders, economische of financiële belangen van de Vervoerregio, of het goed kunnen functioneren van onze organisatie.

In 2026 investeren we in samenhang met de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer verder in digitale systemen, procesoptimalisatie en training van medewerkers om de uitvoering van de Woo te versterken en de dienstverlening aan organisaties en burgers te verbeteren.

PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. In het geval van 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 het dagelijks bestuur wordt vastgesteld. Op 6 februari 2023 is de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Bij de investering zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2026-2029

Tabel 24 Overzicht baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
Overhead	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Grote projecten schaalsprong ov	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Concessies Amsterdam	97.180	96.654	99.430	82.209	84.379	83.168
Concessies Streek	103.278	143.621	157.489	158.152	154.501	148.040
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	133.633	159.934	157.351	153.363	149.292	148.867
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.621	8.049	8.749	9.049	16.049	16.049
Apparaatskosten	10.561	12.381	11.843	11.843	11.843	11.843
Totaal Verkeer & Vervoer	**518.624**	**578.838**	**601.013**	**588.463**	**582.112**	**604.014**
TOTAAL LASTEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Overhead	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	9.793	0	0	0	0	0
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong ov	50	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	7.531	1.928	1.037	894	894	894
Concessies Streek	11.371	7.500	7.500	7.240	6.980	6.980
AMRI	3.203	2.846	1.900	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.189	1.049	1.049	1.049	1.049	1.049
Apparaatskosten	302	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**35.875**	**13.322**	**11.486**	**9.182**	**8.922**	**8.922**
TOTAAL BATEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
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 25 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
BATEN						
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong OV	50	0	0	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	8.926	1.583	663	260	0	0
Gemeentelijke bijdrage AMRI	0	2.846	1.900			
Investeringsagenda mobiliteit	1.450	0	0	0	0	0
Rente baten	11.394	4.671	7.200	0	0	0
Totaal incidentele baten	**24.256**	**9.100**	**9.763**	**260**	**0**	**0**
LASTEN						
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Grote projecten schaalsprong OV	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Ontwikkelfonds OV	8.589	15.479	12.830	16.500	9.947	0
Investeringsagenda mobiliteit	1.450	0	15.000	15.000	15.000	15.000
OSS- Deelmobiliteit	0	0	700	1.000	0	0
Totaal incidentele lasten	**25.812**	**28.493**	**34.281**	**51.300**	**44.947**	**65.000**
SALDO INCIDENTEEL	**1.556**	**19.394**	**24.518**	**51.040**	**44.947**	**65.000**

Tabel 26 Structureel begrotingssaldo 2024-2029 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-94.784	-2.852	-5.554	-5.554	-7.697	-13.907
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserevs	0	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	**-94.784**	**-2.852**	**-5.554**	**-5.554**	**-7.697**	**-13.907**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.556	19.394	24.518	51.040	44.947	65.000
Structureel begrotingssaldo	**-93.228**	**16.542**	**18.963**	**45.485**	**37.249**	**51.093**

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2026-2029 EN MEERJARENPERSPECTIEF 2026-2036

Tabel 27 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026 *	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Beginstand saldo BDU	243.389	249.589	338.588	344.143	351.840	365.746
Beschikte jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	**822.063**	**823.577**	**937.753**	**943.307**	**951.005**	**964.911**
Inzet BDU in begrotingsjaar	-482.290	-571.136	-593.610	-591.467	-585.258	-607.420
Stand saldo BDU ultimo jaar	**339.773**	**252.441**	**344.143**	**351.840**	**365.746**	**357.491**
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	36.650	10.250	0	0	0	0
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	48.790	48.790	140.580	148.278	162.184	153.929
Beklemd als gevolg bussenlening	57.597	56.316	49.552	42.788	36.025	29.261
Benodigde buffer voor risico's	130.000	90.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Deel BDU beklemd	**273.037**	**205.356**	**320.132**	**321.066**	**328.209**	**313.190**
Niet-belegde BDU-saldo	**66.737**	**47.085**	**24.011**	**30.774**	**37.538**	**44.301**
Weerstandsratio	**1,51**	**1,52**	**1,18**	**1,24**	**1,29**	**1,34**

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo bepaald door de beginstand, die gelijk is aan de eindstand van het voorgaande jaar, plus de jaarlijkse bijdrage, oftewel de BDU-bijdrage die het Rijk beschikbaar stelt. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet. In 2026 komt het eindsaldo van de BDU uit op 344 miljoen. Dit betekent echter niet dat er 344 miljoen volledig vrij beschikbaar is. Van het eindsaldo worden namelijk nog de beklemde delen afgetrokken.

Beklemde delen van het BDU-saldo zijn bedragen die voor specifieke doeleinden zijn gereserveerd en niet vrij besteedbaar zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld middelen zijn die bestemd zijn voor toekomstige verplichtingen, zoals contractuele afspraken, specifieke projecten, of juridische verplichtingen. Deze beklemde bedragen kunnen ook gelden voor bepaalde reserveringen of voor het dekken van toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies. Het idee achter beklemde middelen is dat ze niet voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt dan waarvoor ze zijn gereserveerd, waardoor ze niet direct beschikbaar zijn voor andere uitgaven.

In dit geval bestaan de beklemde delen uit de volgende componenten:

1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren**: Dit betreft middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Deze bedragen zijn daarom niet beschikbaar voor andere doeleinden in het lopende jaar.

2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten**: Deze middelen zijn gereserveerd voor uitgaven in de komende jaren, zoals beschreven in het meerjarenperspectief. Ze worden dus al in de begroting van de komende jaren meegenomen en kunnen niet worden aangewend voor andere doeleinden in het huidige jaar.

3. **Beklemd als gevolg van de bussenlening**: Het beklemde deel van de bussenlening betreft de middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de lening. Aangezien de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Dit bedrag wordt nu als beklemde middelen beschouwd, wat betekent dat het niet direct beschikbaar is voor andere doeleinden. Echter, over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen worden van het

beklemde deel afgehaald, waardoor het niet-beklemde BDU-saldo uiteindelijk stijgt naarmate de lening wordt afgelost.

4. **Benodigde buffer voor risico's**: Dit betreft middelen die gereserveerd zijn om financiële risico's of onverwachte uitgaven op te vangen. Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven. Voor een nadere toelichting op het gebruik van deze middelen en het beheer van financiële risico's wordt verwezen naar de paragraaf **Weerstandsvermogen en Risicobeheersing i**n hoofdstuk 5.

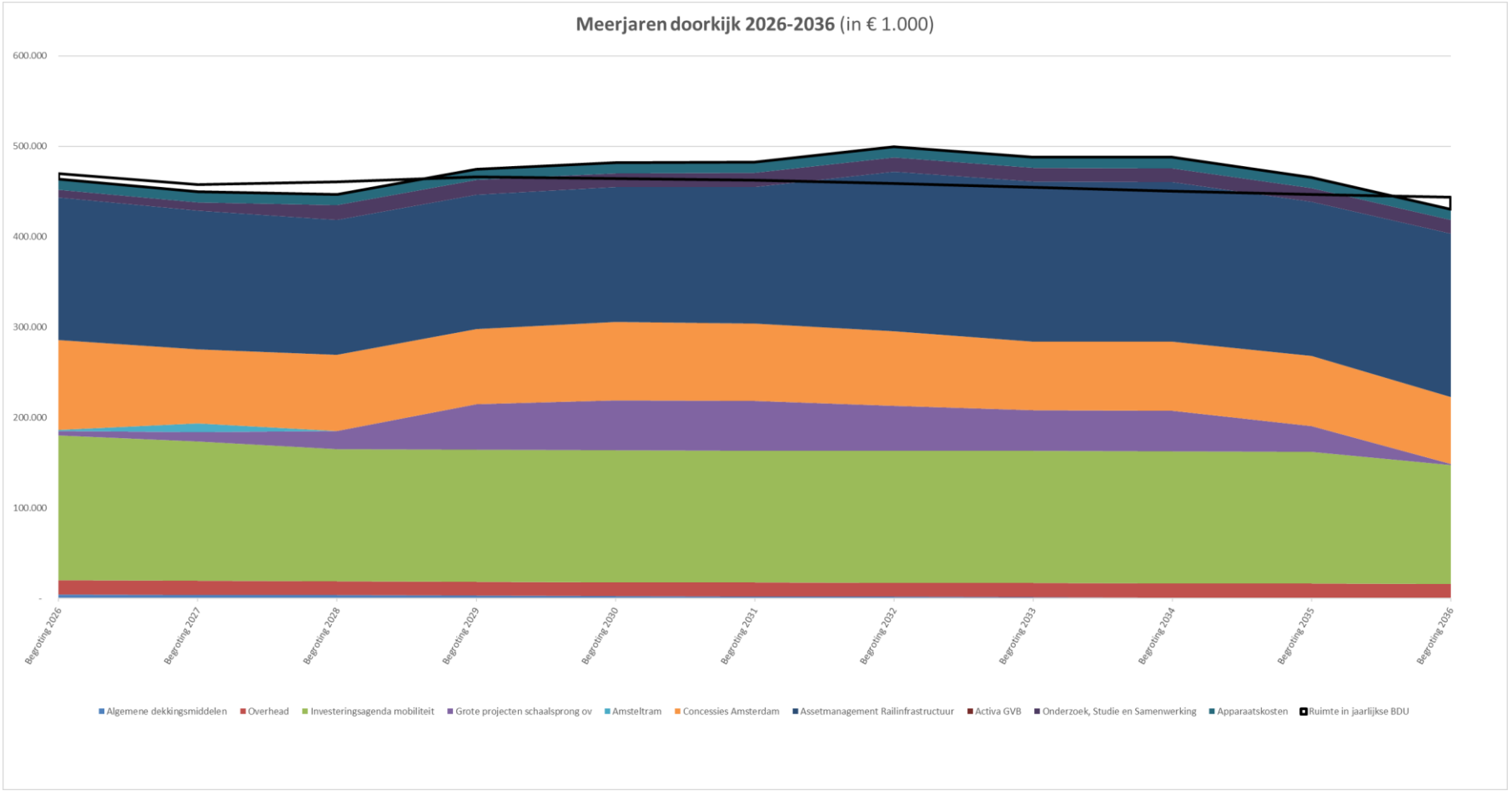
Deze beklemde delen zorgen ervoor dat een deel van het BDU-saldo niet direct vrij besteedbaar is, omdat het voor specifieke, vooraf geplande doeleinden is gereserveerd. Na aftrek van de beklemde delen blijft er in 2026 een saldo van 64 miljoen euro over in het niet-belegde BDU-saldo. Dit saldo is beschikbaar voor andere bestedingen.

* De beginstand van het BDU-saldo in de begroting voor 2026 komt overeen met de "Stand saldo BDU ultimo jaar" uit de gewijzigde begroting in de eerste bestuursrapportage van 2025, die op 8 juli 2025 in de regioraad wordt besproken. Dit saldo is een momentopname per 1 maart 2025 en kan nog worden beïnvloed door wijzigingen in de bestuursrapportage 2025 die op dat moment nog niet bekend waren.

Tabel 28 Meerjarenperspectief 2026-2036 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma											
LASTEN	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035	Begroting 2036
Algemene dekkingsmiddelen	4.375	4.023	3.671	3.319	2.520	2.241	1.962	1.793	1.134	1.047	961
Overhead	16.151	15.728	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347
Investeringsagenda Mobiliteit	159.700	154.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	131.047
Grote projecten schaalsprong ov	5.000	10.000	20.000	50.000	55.000	55.000	50.000	45.000	45.000	28.250	1.750
Amsteltram	1.451	9.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	99.430	82.209	84.379	83.168	86.954	85.571	81.912	76.080	76.191	77.269	73.590
Concessies Streek	157.489	158.152	154.501	148.040	149.076	150.113	153.239	156.853	158.928	161.928	164.928
Assetmanagement Railinfrastructuur	157.351	153.363	149.292	148.867	148.897	150.964	176.802	176.802	176.802	170.549	180.549
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.749	9.049	16.049	16.049	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376
Apparaatskosten	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843
TOTAAL LASTEN	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**	**631.060**	**632.503**	**652.529**	**645.141**	**646.668**	**627.656**	**595.391**
BDU jaarbijdrage	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165
Overige baten	27.929	16.746	15.872	15.260	14.310	13.699	13.116	12.178	9.942	9.855	9.769
TOTAAL BATEN	**627.094**	**615.910**	**615.036**	**614.424**	**613.474**	**612.863**	**612.280**	**611.342**	**609.106**	**609.019**	**608.933**
SALDO OVER HET JAAR	**5.554**	**7.697**	**13.907**	**-8.256**	**-17.586**	**-19.639**	**-40.248**	**-33.799**	**-37.562**	**-18.636**	**13.542**
SPAARSALDO BDU	**302.269**	**309.966**	**323.873**	**315.617**	**298.031**	**278.392**	**238.143**	**204.345**	**166.783**	**148.146**	**161.688**

Figuur 1 Meerjarenperspectief 2026-2036 (bedragen in x € 1.000)



OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 29 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

Baten en lasten per taakveld (in € X 1000)		Jaarrekening	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Lasten per taakveld							
	0.1 Bestuur	158	204	220	220	220	220
	0.4 Overhead	14.162	14.014	15.878	15.454	15.073	15.073
	0.5 Treasury	0	0	0	0	0	0
	2.1 Verkeer & vervoer	180.770	177.279	185.342	193.339	192.539	222.539
	2.5 Openbaar vervoer	339.757	405.525	420.099	399.201	393.298	384.848
	Totaal lasten	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
Baten per taakveld	0.1 Bestuur	0	201	216	218	219	219
	0.4 Overhead	13.912	13.816	15.575	15.370	14.997	15.006
	0.5 Treasury	18.186	8.439	11.844	3.316	3.054	2.794
	2.1 Verkeer & vervoer	175.904	174.773	181.811	192.285	191.561	221.540
	2.5 Openbaar vervoer	326.845	399.793	412.094	397.024	391.299	383.121
	Totaal baten	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
Resultaatbestemming	0.10 Mutaties reserves	0	0	0	0	0	0
	Totaal Resultaatbest	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat na Resultaatbestemming		**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 30 Geprognotiseerde balans 2024-2029 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2024 (concept)	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028	Prognose saldo eind 2029
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	1.532.016	1.414.919	1.297.823	1.180.726	1.063.629	946.532
A126 Materiële vaste activa: Machines, apparaten en installaties	1.279.236	1.075.168	871.100	667.032	516.183	370.173
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking 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)	168.813.744	207.929.620	188.866.716	170.079.904	151.537.183	132.994.463
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	18.964	18.964	18.964	18.964	18.964	18.964
Totaal Vaste activa	**171.644.960**	**210.439.671**	**191.055.602**	**171.947.625**	**153.136.959**	**134.331.132**
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	17.307.718	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	305.358.466	296.676.390	300.917.050	308.731.423	330.258.961	321.876.452
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	0	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	0	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	402.456	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29b Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	0	0	0	0	0	0
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	935.966	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	70.019.098	13.841.690	13.841.690	13.534.360	13.778.426	13.743.026
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa (niet-overheid)	8.794.238	0	0	0	0	0
Totaal Vlottende activa	**402.817.942**	**324.418.080**	**328.658.741**	**336.165.782**	**357.937.388**	**349.519.479**
Totaal Activa	**574.462.902**	**534.857.751**	**519.714.342**	**508.113.407**	**511.074.347**	**483.850.611**

Passiva	saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal Vaste passiva	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**
Langlopende Leningen	109.933.128	148.348.026	136.757.756	125.167.486	113.577.216	101.986.946
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	18.506.636	8.386.495	7.984.976	7.702.352	7.302.352	7.302.352
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	348.392.784	342.897.752	346.297.395	352.701.766	365.746.398	357.490.859
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	91.810.332	29.405.457	22.854.194	16.721.782	18.628.360	11.250.432
Totaal Vlottende passiva	**464.429.774**	**386.409.725**	**382.856.586**	**382.845.921**	**397.397.131**	**381.763.665**
Totaal Passiva	**574.462.902**	**534.857.751**	**519.714.342**	**508.113.407**	**511.074.347**	**483.850.611**

Reserves en voorzieningen 2025-2029

De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige besluitvorming in 2026 geen bestemmingsreserves.

Tabel 31 Voorzieningen 2025-2029 (bedragen in €)

Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Voorziening Spaarverlof	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal Voorzieningen	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**

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.

Gegeven	**Bron**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**
Formatie	Eigen gegevens	200 fte	200 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	nnb
Inwoners	CBS	1.638.939	1.662.044
Apparaatskosten	Begroting	€ 21.994.767	€ 22.367.088
Totale loonsom	Begroting	€ 19.327.349	€ 19.327.349
Totale Overhead	Begroting	€ 14.060.041	€ 15.927.140
Totale inhuur	Begroting	€ 2.667.418	€ 3.039.738
Totale Lasten	Begroting	€ 597.021.719	€ 621.539.047

Indicator	Meting	2025	2026
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,122	0,120
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	12,1%	13,6%
Overhead	% van de totale lasten	2,4%	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 daar op 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.

Emu - saldo		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)		-		-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa		-321	-321	-321	-321	-268	-263
Mutatie voorzieningen		52		-	-	-	-
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		373		321	321	268	263

AFKORTINGENLIJST

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
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IA	Investeringsagenda
IenW	Infrastuctuur 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 BV
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
Wls	Wet lokaal spoor

Vervoerregio Amsterdam

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.

Amsterdam, maart 2025 ©