

Ter vaststelling aan regiораad van 30 juni 2026.



# Inhoudsopgave

Leeswijzer.....	3
<b>1. Management samenvatting.....</b>	<b>4</b>
1.1 Samenvatting .....	5
1.2 Begrotingswijzigingen .....	7
<b>2. Financieel beeld .....</b>	<b>15</b>
2.1 Saldo Baten & Lasten .....	16
2.2 Ontwikkeling saldo BDU.....	19
<b>3. Ontwikkelingen per begrotingsonderdeel .....</b>	<b>21</b>
3.1 Programma Verkeer & Vervoer .....	22
3.1.1 Investeringsagenda mobiliteit .....	23
3.1.2 Amsteltram .....	27
3.1.3 Grote projecten schaa sprong ov.....	29
3.1.4 Concessies .....	32
3.1.5 Concessie Amsterdam.....	39
3.1.6 Concessies Streek.....	47
Concessie Zaanstreek-Waterland .....	49
3.1.7 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI).....	54
3.1.8 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) .....	59
3.1.9 Apparaatskosten Verkeer & Vervoer .....	61
3.2 Overhead.....	62
3.3 Algemene dekkingsmiddelen .....	66
<b>4. Ontwikkeling liquiditeiten .....</b>	<b>68</b>
<b>Bijlagen .....</b>	<b>69</b>
Afkortingenlijst.....	70
Colofon.....	71

# Leeswijzer



Volgens de Financiële verordening is het voor de Vervoerregio Amsterdam verplicht om minstens één tussentijdse voortgangsrapportage per jaar op te stellen. Daardoor is de raad in de gelegenheid om op doelen en middelen te sturen. De ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om de begroting aan te passen. De bestuursrapportage dient daarmee ook als voorstel voor begrotingswijzigingen, die de regioraad kan vaststellen en/of herzien.

# 1. Management samenvatting



Deze eerste bestuursrapportage van 2026 geeft een overzicht van de belangrijkste zaken voor het bestuur. In deze samenvatting leest u de belangrijkste punten en de veranderingen in de begroting. Zo blijft u goed op de hoogte van de stand van zaken.

## 1.1 Samenvatting



De uitvoering van het programma Verkeer & Vervoer verloopt in 2026 op de meeste onderdelen volgens planning, al zorgen marktomstandigheden en personeelstekorten bij een aantal projecten voor vertraging. Voor de koppeling van woningbouw en mobiliteit zijn afspraken gemaakt voor Nieuw-Vennep West. Infrastructuurprojecten als de N201 West-Cruquiusbrug, de Hoofdweg-Postjesweg en HOV Sloterdijk-Amsterdam Centraal zijn opgeleverd of bevinden zich in de realisatiefase. In de eerste helft van 2026 zijn ongeveer 40 haltes toegankelijker gemaakt en zijn reisinformatiedisplays bij diverse haltes vervangen. Op het terrein van verkeersveiligheid is nog geen daling zichtbaar in het aantal slachtoffers; de inzet via Verkeer & Meer, de campagne Veilig Fietsen en ondersteuning bij 30 km/u-inrichting wordt voortgezet.

Binnen de concessie Amsterdam wordt gewerkt aan verdere netwerkontwikkeling, waaronder eerste stappen voor een geoptimaliseerd metronetwerk en plannen voor HOV Sloterdijk-Amsterdam Centraal en snelle busverbindingen op de ZaanIJ-corridor en de route Haarlem-Schiphol/Amsterdam.

Het aanbod in de concessie Amstelland-Meerlanden is met 7% gegroeid ten opzichte van het basisjaar 2023. Een tijdelijk materieeltekort door de vervanging van accu's van elektrische bussen veroorzaakt enige rituitval; dit wordt naar verwachting in de tweede helft van 2026 opgelost. Per 1 april 2026 is een gratis kinderkaartje ingevoerd in deze concessie. Voor de streekconcessies geldt dat de invoering van 30 km/u in de Haarlemse binnenstad mogelijk gevolgen heeft voor rijtijden en kosten. De effecten worden gemonitord en betrokken bij het Vervoerplan 2027.

In de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de prestaties van vervoerder EBS verbeterd, wat heeft geleid tot een opschaling van de dienstregeling van 91% naar 95% van de bieding. De opgelegde implementatieboete is via een subsidieregeling verdeeld over de gemeenten.

Het dagelijks bestuur heeft ingestemd met het Beheerplan 2026 voor het assetmanagement van de railinfrastructuur (AMRI). De kosten liggen hoger dan begroot, voornamelijk door extra onderhoud aan de metro, met name het project RAI-Spaklerweg-Overamstel, dat is gepland in samenhang met Zuidasdok. In 2026 wordt ingezet op het vergroten van de financiële en procesmatige voorspelbaarheid: de AMRI-overeenkomst wordt herijkt en een nieuwe beheervisie is in voorbereiding. Een aandachtspunt is de toenemende digitalisering van de railinfrastructuur; innovaties in data en software verlopen sneller dan de traditionele onderhoudscyclus, wat vraagt om nieuwe afspraken tussen de Vervoerregio en GVB Infra over de verwachte kostenstijging.

## 1e Bestuursrapportage 2026

De uitvoering van het programma Onderzoek, Studie en Samenwerking verloopt grotendeels volgens planning; een toetsingskader en onderzoeksagenda worden verwacht in het derde kwartaal van 2026.

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 18 maart 2026 zijn een nieuwe regioraad en nieuw dagelijks bestuur aangetreden. Voor de regioraadsleden en de leden van het dagelijks bestuur is een uitgebreid introductieprogramma opgesteld. Het programma is gestart tijdens de regioraadsvergadering in mei 2026, waar een aantal belangrijke inhoudelijke thema's zijn toegelicht. Op 16 juni heeft de Regiodag plaatsgevonden voor alle regioraadsleden en wethouders van onze 14 gemeenten.

## 1.2 Begrotingswijzigingen

Gedurende het begrotingsjaar kunnen zich ontwikkelingen voordoen die aanleiding geven tot aanpassingen in de begroting. Deze begrotingswijzigingen zorgen ervoor dat de financiële planning aansluit bij actuele inzichten en veranderende omstandigheden. Om deze wijzigingen op een heldere en consistente manier te verwerken, worden ze onderverdeeld naar type wijziging, dekkingsbron, aard van de wijziging en de vraag of er sprake is van beklemde of vrij besteedbare middelen. Deze indeling draagt bij aan transparantie en inzicht in de gevolgen voor de begroting en is terug te vinden onder tabel 1.

**Tabel 1. Begrotingswijzigingen**

Bedragen in € 1 miljoen

Omschrijving begrotingswijziging	Lasten	Baten	Incidenteel/ structureel	Type wijziging	Dekking	Bedrag beklemd
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>-0,6</b>	<b>28,3</b>				<b>0,0</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>-0,6</b>	<b>28,3</b>				<b>0,0</b>
Lagere rente baten en lasten.	-0,6	-2,6	Incidenteel	1	7	0,0
Aansluiting op beschikking 2026 en verwerking voorlopige indexatie.	0,0	12,1	Structureel	1	1	0,0
Aanvullende beschikking 2026	0,0	18,8	Incidenteel	1	1	0,0
<b>Overhead</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>
<b>Overhead</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>
Indexatie van de materiële kosten op basis van de voorlopige indexatie 2026 en de correctie over 2025.	0,2	0,0	Structureel	1	5	0,0
Verlaging van de lasten bij Bestuur en Communicatie vanwege niet-benutte budgetten.	-0,1	0,0	Structureel	1	1	0,0
Ophoging van de directe personeelslasten als gevolg van de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027.	0,4	0,0	Structureel	1	5	0,0
Indexatie van de inhuurkosten op basis van de voorlopige indexatie 2026 en de correctie over 2025.	0,1	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuiven van inhuurbudget uit 2025 naar 2026 voor de implementatie van het Planning & Control-systeem en het financiële systeem.	0,2	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Overheveling van een formatieplaats van Apparaatskosten V&V naar Overhead.	0,1	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
<b>Verkeer &amp; Vervoer</b>	<b>107,9</b>	<b>5,8</b>				<b>8,2</b>
<b>Investeringsagenda Mobiliteit</b>	<b>22,2</b>	<b>4,5</b>				<b>0,0</b>
Verrekening werkelijke indexatie 2025 (0,67%) en voorlopige indexatie 2026 (2,6%) zijn opgenomen.	5,2	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuif uit 2025 voor uitgaven UPM waarvoor verplichtingen zijn aangegaan en uitvoering in 2026 plaats gaat vinden.	8,9	0,0	Structureel	1	6	0,0

Omschrijving begrotingswijziging	Lasten	Baten	Incidenteel/ structureel	Type wijziging	Dekking	Bedrag beklemd
Verhoging van de lasten door SPUK aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (staan zelfde baten tegenover).	1,2	1,2	Structureel	1	3	0,0
Verhoging van de lasten door projecten zoals HOV ZaanIJ (staan bijdragen derden tegenover).	3,3	3,3	Structureel	1	4	0,0
Vanuit Bikkergelden extra budget voor thema Toegankelijkheid, inclusie en sociale veiligheid.	2,0	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Vanuit Bikkergelden extra budget voor thema Aantrekkelijke en goed ingepaste infrastructuur.	1,5	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
<b>Amsteltram</b>	<b>1,1</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>
De risicoreservering voor de Uithoornlijn was in 2025 niet nodig. Deze wordt binnen het subprogramma doorgeschoven naar 2026.	1,1	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
<b>Concessie Amsterdam</b>	<b>44,4</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>
Indexatie van de exploitatiesubsidie en de subsidie sociale veiligheid binnen de concessie Amsterdam naar het voorlopige prijspeil 2026.	7,8	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuiven van middelen uit 2025 naar 2026, die beschikbaar blijven binnen het groeifonds.	6,5	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Toevoeging aan het kwaliteitsfonds vanuit doorschuif 2025.	1,7	0,0	Structureel	1	6	0,0
Verrekening werkelijke indexatie 2025 (0,67%) en voorlopige indexatie 2026 (2,6%) zijn opgenomen voor strategische activa.	2,6	0,0	Incidenteel	1	5	0,0
Doorschuiven van kapitaallasten voor strategische activa van 2025 naar 2026 door vertraagde investeringen.	12,8	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Herstelverwerking van de gewijzigde bekostigingssystematiek voor 2025, met overheveling van exploitatie naar strategische activa.	6,4	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Overheveling van SOV-compensatie vanuit Motie Bikker van het subprogramma Concessies Streek naar Concessie Amsterdam.	6,6	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
<b>Concessie streek</b>	<b>4,4</b>	<b>0,0</b>				<b>1,3</b>
Doorschuiven van eindafrekeningen Zaanstreek-Waterland en Amstelland Meerlanden uit 2025 naar het Ontwikkelfonds 2026.	2,7	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Actualisatie van het Ontwikkelfonds ov op basis van de voortgang van lopende projecten.	-1,3	0,0	Incidenteel	1	1	1,3

Omschrijving begrotingswijziging	Lasten	Baten	Incidenteel/ structureel	Type wijziging	Dekking	Bedrag beklemd
Indexatie van het Ontwikkelfonds ov voor 2026.	0,3	0,0	Structureel	1	5	0,0
Verrekening werkelijke indexatie 2025 (0,67%) en voorlopige indexatie 2026 (2,6%) zijn opgenomen (Bikker gelden).	0,5	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuiven van diverse Motie Bikker-projecten van 2025 naar 2026	3,0	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Verlaging van het budget Motie Bikker met de SOV-korting voor concessie Amstelland Meerlanden.	-1,0	0,0	Incidenteel	1	1	0,0
Indexatie van de concessie Amstelland Meerlanden naar prijspeil 2026.	1,4	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuiven van bedragen voor concessie Amstelland Meerlanden uit 2025 naar 2026.	1,7	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Indexatie van de concessie Zaanstreek-Waterland naar prijspeil 2026.	1,9	0,0	Structureel	1	5	0,0
Doorschuiven van eindafrekeningen 2023 en 2024 voor concessie Amsterdam vanuit 2025 naar het Ontwikkelfonds ov.	10,9	0,0	Incidenteel	2	6	0,0
Opgelegde implementatieboete Zaanstreek-Waterland doorgeschoven van 2025 naar 2026.	1,0	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Overheveling van Motie Bikker-middelen naar subprogramma AMRI voor het project Liften en roltrappen.	-2,0	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Overheveling van Bikker gelden voor Impuls naar de halte naar subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.	-1,5	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Overheveling van Bikker gelden voor Impuls haltetoegankelijkheid naar subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.	-2,0	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Overheveling van SOV-compensatie concessie Amsterdam vanuit Motie Bikker naar het betreffende concessiebudget.	-6,6	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Correctie op in 2025 anders geboekte projectkosten, waardoor deze alsnog ten laste van Motie Bikker worden gebracht.	-0,1	0,0	Incidenteel	1	2	0,0
Verlaging van het maatregelenpakket Bikker ter dekking van de structurele korting op de BDU-indexatie die het Rijk in 2025 heeft toegepast.	-4,2	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
<b>AMRI</b>	<b>34,6</b>	<b>1,3</b>				<b>6,9</b>
Verrekening werkelijke indexatie 2025 (0,67%) en voorlopige indexatie 2026 (2,6%) zijn opgenomen.	5,9	0,0	Structureel	1	5	0,0

Omschrijving begrotingswijziging	Lasten	Baten	Incidenteel/ structureel	Type wijziging	Dekking	Bedrag beklemd
De onderhoudswerkzaamheden zijn deels doorgeschoven van 2025 naar 2026.	12,9	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Onderhoudswerkzaamheden worden van latere jaren naar voren gehaald (uit 2032-2034).	3,6	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Doorschuiven van budget Liften en roltrappen van 2025 naar 2026	5,6	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Doorschuiven van budget Liften en roltrappen van 2026 naar 2027 -2029	-4,9	0,0	Incidenteel	1	6	4,9
Overige kosten AMRI doorschuif overige projecten vanuit 2025 naar 2026.	2,8	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Doorschuiven van budget S&C projecten van 2025 naar 2026	5,2	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Doorschuiven van budget motie Bikker S&C Ketenmonitoring van 2025 naar 2026	2,1	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Restpunten uit de gebruiksmelding van de Noord/Zuidlijn worden overgeheveld van Gemeente Amsterdam naar AMRI, wat leidt tot een evenredige stijging van zowel de baten als de lasten.	0,5	0,5	Incidenteel	1	4	0,0
Restpunten van het onderdeel Herstel Overige Perronvloeren (HOPV) worden uitgevoerd onder AMRI, wat leidt tot een evenredige stijging van zowel de baten als de lasten.	0,8	0,8	Incidenteel	1	4	0,0
Middelen voor de volledige dekking van de twee liften bij Ganzenhoef worden overgeheveld vanuit het maatregelenpakket Bikker naar het programma Liften & Roltrappen.	2,0	0,0	Incidenteel	2	1	0,0
Middelen voor de volledige dekking van de twee liften bij Ganzenhoef worden doorgeschoven naar 2027.	-2,0	0,0	Incidenteel	1	1	2,0
<b>OSS</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>
De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt 2,6%. De indexatie wordt in 2026 voor het eerste jaar toegepast.	0,2	0,0	Structureel	1	5	0,0
De jaarlijkse reservering van het gespaarde deel voor subsidiebeschikking CROW-KpVV is overgeheveld van 2025 naar 2026.	0,4	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
Implementatieplan van de informatiestrategie is overgeheveld van 2025 en wordt begin 2026 uitgevoerd.	0,1	0,0	Incidenteel	1	6	0,0
<b>Apparaatskosten</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>				<b>0,0</b>

1e Bestuursrapportage 2026

Omschrijving begrotingswijziging	Lasten	Baten	Incidenteel/ structureel	Type wijziging	Dekking	Bedrag beklemd
Indexatie van de inhuurkosten op basis van de voorlopige indexatie 2026 en de correctie over 2025.	0,1	0,0	Structureel	1	5	0,0
Ophoging van de directe personeelslasten als gevolg van de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027.	0,6	0,0	Structureel	1	5	0,0
Overheveling van formatieplaats van Apparaatskosten V&V naar Overhead.	-0,1	0,0	Structureel	2	1	0,0
<b>Totaal begrotingswijzigingen</b>	<b>108,3</b>	<b>34,1</b>				<b>8,2</b>

Gedurende het begrotingsjaar kunnen zich ontwikkelingen voordoen die aanleiding geven tot aanpassingen in de begroting. Deze begrotingswijzigingen zorgen ervoor dat de financiële planning aansluit bij actuele inzichten en veranderende omstandigheden. Om deze wijzigingen op een heldere en consistente manier te verwerken, worden ze onderverdeeld naar type wijziging, dekkingsbron, aard van de wijziging en de vraag of er sprake is van beklemde of vrij besteedbare middelen. Deze indeling draagt bij aan transparantie en inzicht in de gevolgen voor de begroting.

### **Type Wijzigingen**

In de bestuursrapportages onderscheiden we twee typen wijzigingen.

1. Wijzigingen binnen het sub-programma
  - Wanneer meer middelen nodig zijn wordt aangegeven waaruit de dekking komt;
  - Wanneer minder middelen nodig zijn wordt aangegeven waar het geld heen gaat.
1. Wijzigingen tussen de sub-programma's
  - Wanneer meer middelen nodig zijn wordt een voorstel voor de dekking gedaan;
  - Wanneer minder middelen nodig zijn wordt voorgesteld waar het geld heen gaat.

### **Dekkingsbronnen voor begrotingswijzigingen**

Voor het financieel verwerken van begrotingswijzigingen maken we gebruik van zeven soorten dekkingsbronnen:

1. Beschikbare BDU-jaarbijdrage  
Dit is de jaarlijkse bijdrage uit de Brede Doeluitkering die we ontvangen van het Rijk. Deze is al verwerkt in de begroting. Bij de bestuursrapportage kan zich mogelijk een wijziging voordoen in de besteding van deze bijdrage of een wijziging in welke subprogramma's dezelfde besteding plaatsvindt. Hoewel het inzetdoel of de plaats in de begroting dan wijzigt, blijft het totaalbudget op jaarbasis ongewijzigd.
2. BDU-saldo  
Dit betreft incidentele ruimte binnen het saldo van de Brede Doeluitkering (BDU). Deze middelen zijn tijdelijk beschikbaar en kunnen worden ingezet voor specifieke uitgaven in een bepaald jaar.
3. Specifieke uitkering (SPUK)  
Dit zijn middelen die door het Rijk worden toegekend voor een specifiek doel of project. De besteding van deze middelen is gebonden aan vooraf vastgestelde voorwaarden en richtlijnen.
4. Bijdragen van derden  
Dit betreft financiële bijdragen van externe partijen die meefinancieren in projecten of programma's.
5. BDU-indexatie  
Jaarlijks ontvangen we een indexatie op de BDU van het Rijk. Deze indexatie wordt gebruikt om delen van de begroting bij te stellen.

6. Doorschuif en terugschuif van begrote middelen

Deze dekking ontstaat door het verschuiven van reeds begrote middelen tussen jaren. Bij een doorschuif gaat het om middelen die van een eerder jaar (bijvoorbeeld 2024) naar een later jaar (zoals 2025) worden overgeheveld vanwege uitgestelde uitvoering. Bij een terugschuif vinden uitgaven eerder plaats dan oorspronkelijk gepland, waarbij middelen vanuit latere jaren naar voren worden gehaald.

7. Rentebaten

Deze baten ontstaan doordat we rente ontvangen over uitstaande leningen die zijn verstrekt uit eigen middelen en door het aanhouden van middelen via het schatkistbankieren.

Door deze bronnen gericht in te zetten, zorgen we voor een evenwichtige en transparante financiering van de begrotingswijzigingen.

### **Aard van de wijzigingen**

Begrotingswijzigingen kunnen van incidentele of structurele aard zijn.

#### **S. Structurele wijzigingen**

Dit zijn aanpassingen met een blijvend of meerjarig effect op de begroting. Ze hebben gevolgen voor toekomstige jaren en vragen om een structurele dekking, bijvoorbeeld uit beschikbare structurele ruimte of via de jaarlijkse BDU-indexatie.

#### **I. Incidentele wijzigingen**

Dit zijn wijzigingen die eenmalig of van tijdelijke duur zijn. Ze hebben alleen betrekking op één of enkele jaren.

### **Beklemd**

Beklemden delen van het BDU-saldo zijn bedragen die al 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. Het kan ook gaan om toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen of subsidies. Een overzicht van de beklemden delen van het BDU-saldo is te vinden in tabel 5.

De nummers en letters in de laatste vier kolommen van tabel 1 en 2 verwijzen naar de onderdelen die hierboven zijn genoemd. Per saldo zijn de lasten € 108,3 miljoen hoger en de baten € 34,1 miljoen (exclusief sluitpost BDU-saldo voorgaande jaren) hoger dan de primitieve begroting.

## 2. Financieel beeld



In deze tekst leest u over het financiële beeld. We kijken naar het verschil tussen baten en lasten. Ook bekijken we hoe het BDU-saldo zich ontwikkelt. Zo krijgt u een duidelijk overzicht van de financiële situatie.

## 2.1 Saldo Baten & Lasten

**Tabel 2. Saldo Baten en Lasten 2026**

Bedragen x € 1.000

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotingswijzigingen
<b>Exploitatie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten</b>	<b>621.551</b>	<b>729.819</b>	<b>108.269</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>4.375</b>	<b>3.794</b>	<b>-580</b>
Algemene dekkingsmiddelen	4.375	3.794	-580
<b>Overhead</b>	<b>16.163</b>	<b>17.116</b>	<b>953</b>
Personele kosten	10.524	11.367	843
Materiële kosten	5.639	5.749	110
<b>Verkeer &amp; Vervoer</b>	<b>601.013</b>	<b>708.909</b>	<b>107.896</b>
Investeringsagenda Mobiliteit	159.700	181.843	22.143
Amsteltram	1.451	2.576	1.125
Grote projecten schaa sprong ov	5.000	5.000	0
Concessie Amsterdam	99.430	143.860	44.430
Concessies Streek	157.489	161.938	4.448
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	157.351	191.921	34.569
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	8.749	9.456	707
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	11.843	12.315	472
<b>Baten</b>	<b>-621.551</b>	<b>-729.819</b>	<b>-108.269</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>-609.841</b>	<b>-712.247</b>	<b>-102.406</b>
Algemene dekkingsmiddelen	-609.841	-712.247	-102.406
<b>Overhead</b>	<b>-224</b>	<b>-232</b>	<b>-7</b>
Personele kosten	0	0	0
Materiële kosten	-224	-232	-7

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotingswijzigingen
<b>Verkeer &amp; Vervoer</b>	<b>-11.486</b>	<b>-17.340</b>	<b>-5.855</b>
Investeringsagenda Mobiliteit	0	-4.502	-4.502
Amsteltram	0	0	0
Concessie Amsterdam	-1.037	-1.047	-10
Concessies Streek	-7.500	-7.507	-8
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	-1.900	-3.208	-1.308
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	-1.049	-1.076	-27
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	0	0	0
<b>Mutaties reserves</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Mutaties reserves</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Mutaties reserves	0	0	0
<b>Baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Mutaties reserves</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Mutaties reserves	0	0	0
<b>Saldo resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De kolom 'Gewijzigde begroting 2026 (na de tweede bestuursrapportage 2025)' laat de begroting zien na verwerking van de wijzigingen in deze rapportage.

De sluitpost van de begroting betreft het bedrag dat wordt toegevoegd aan of onttrokken uit het BDU-saldo van voorgaande jaren. Dit saldo staat op de balans onder "Algemene dekkingsmiddelen". In tabel 2, bij de regel 'BDU-saldo voorgaande jaren', staat het bedrag van deze sluitpost: € 68,5 miljoen. De effecten op het totale saldo van de Brede Doeluitkering (BDU) zijn weergegeven in tabel 3.

## 2.2 Ontwikkeling saldo BDU

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo als volgt bepaald: De beginstand is gelijk aan de eindstand van het voorgaande jaar. Daar tellen we vervolgens de jaarlijkse BDU-bijdrage van het Rijk bij op. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet.

**Tabel 3. Ontwikkeling saldo BDU in 2026**

Bedragen in € 1.000,-

	Jaarrekening 2025	Primitieve begroting 2026	Begroting 2026 (na 1e bestuurs-rapportage 2026)
<b>Beginstand saldo BDU</b>	339.360	353.690	442.915
Beschikte jaarbijdrage	600.609	599.165	630.095
<b>Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar</b>	<b>939.969</b>	<b>952.855</b>	<b>1.073.011</b>
Inzet BDU in begrotingsjaar	-497.054	-593.622	-698.635
<b>Stand saldo BDU ultimo jaar</b>	<b>442.915</b>	<b>359.233</b>	<b>374.376</b>
Hiervan beklemd:			
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	106.100	0	31.300
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	135.153	140.580	140.580
Beklemd als gevolg van financiering	49.522	49.522	49.522
Benodigde buffer voor risico's	141.000	130.000	141.000
<b>Deel BDU beklemd</b>	<b>431.775</b>	<b>320.132</b>	<b>362.432</b>
<b>Niet-beklemd BDU-saldo</b>	<b>11.140</b>	<b>39.101</b>	<b>11.944</b>

In 2026 komt het verwachte eindsaldo van de BDU uit op € 374,4 miljoen. Dit bedrag is niet volledig vrij beschikbaar, aangezien een groot deel ervan beklemd is.

Beklemden delen van het BDU-saldo zijn bedragen die al 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. Het kan ook gaan om toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies.

De beklemden delen van het BDU-saldo bestaan uit de volgende componenten:

1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren**  
Dit zijn middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Ze schuiven dus door en zijn niet beschikbaar voor andere doeleinden.
2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren boven op de jaarlijkse BDU-ontvangsten**  
Deze middelen zijn gereserveerd voor toekomstige uitgaven zoals opgenomen in het meerjarenoverzicht vanaf het volgende begrotingsjaar (T+1). Het betreft alle toevoegingen en onttrekkingen aan het BDU-saldo die al in het meerjarenperspectief zijn verwerkt. Omdat deze bedragen al zijn vastgelegd in de begrotingen voor komende jaren, kunnen ze niet vrij worden ingezet.
3. **Beklemd als gevolg van financiering**  
Dit zijn middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de bussenlening, en dus niet vrij inzetbaar. Omdat de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen kunnen we van het beklemd deel afhalen en wél vrij inzetten.
4. **Benodigde buffer voor risico's**  
Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven.

### 3. Ontwikkelingen per begrotingsonderdeel



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.

## 3.1 Programma Verkeer & Vervoer



De bestuursrapportage van de Vervoerregio Amsterdam bevat een overzicht van de voortgang en ontwikkelingen binnen het programma Verkeer & Vervoer. Het programma is opgesplitst in acht subprogramma's, elk gericht op specifieke aandachtsgebieden.

In deze rapportage wordt per subprogramma ingegaan op de meest recente ontwikkelingen. Hierbij wordt gekeken naar eventuele bijstellingen in de planning, budgetten en beleidsuitvoering. Net als de resultaten die tot nu toe zijn behaald. De actualisaties geven een bijgewerkt beeld van hoe de verschillende projecten en maatregelen zich verhouden tot de doelstellingen van de Vervoerregio. En welke aanpassingen eventueel nodig zijn om de gestelde ambities te halen.

### 3.1.1 Investeringsagenda mobiliteit



In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze (voorgenomen) investeringen in mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Het is de verdere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Daarbij presenteert het begrotingsprogramma ‘Investeringsagenda Mobiliteit’ de beschikbare budgetten, met uitzondering van de grote projecten, zoals schaa sprong ov. De Vervoerregio verzorgt het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. Binnen het UPM kennen we ook enkele deelprogramma's om invulling te geven aan beleidsimpulsen, zoals haltetoegeankelijkheid, veilige fietspaden en Verkeer & Meer. De Vervoerregio voert in de rol van opdrachtgever ook zelf projecten uit. Alle projecten en maatregelen in het UPM dragen met hun effecten bij aan ten minste één maar vaak meerdere van onze strategische beleidsdoelen op Bereikbaarheid, Duurzaamheid, Inclusie, Verkeersveiligheid en Gezondheid. Al deze elementen komen terug bij grote projecten zoals 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. Hier hebben we veel aandacht voor de inpassing in de omgeving.

Ieder jaar brengen we verslag uit over de voortgang van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en welke effecten ons beleid heeft. We verwijzen dan ook naar het UPM 2026 voor het actuele overzicht met alle maatregelen en de beoogde resultaten.

Belangrijke opgaven in het Uitvoeringsprogramma in 2026 zijn onder meer duurzaam openbaar vervoer, verkeersveiligheid en voor iedereen toegankelijke mobiliteit die bovendien goed aansluit op de forse woningbouwopgaven. De Vervoerregio wil daarnaast de actieve modaliteiten lopen en fietsen stimuleren. De inspanningen op (door)fietsroutes met het verbeteren van bestaande en creëren we nieuwe schakels in het regionale netwerk liggen goed op schema.

De afgelopen jaren hebben we samen met gemeenten en ontwikkelaars mobiliteitsplannen gemaakt voor plekken waar snel veel nieuwe woningen komen. In ons programma staan steeds meer projecten die hierbij horen. In 2026 hebben we doorbraakafspraken gemaakt over woningbouw en mobiliteit in Nieuw Vennep West. In de hele regio werken we aan plannen om het openbaar vervoeraanbod uit te breiden. Denk aan de HOV tussen Sloterdam en Amsterdam Centraal en snelle busverbindingen (BRT/ Metrobus) op de ZaanIJ-corridor en de route Haarlem-Schiphol/Amsterdam. En we zetten eerste stappen om een geoptimaliseerd metronetwerk te faciliteren.

We willen dat het openbaar vervoer goed blijft functioneren en door iedereen te gebruiken is. Daarom werken we, onder andere met extra geld van de Rijksoverheid via de motie Bikker, aan verschillende verbetermaatregelen. Zo zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer. In de eerste helft van 2026 zijn ongeveer 40 haltes beter toegankelijk gemaakt door bijvoorbeeld het aanpassen van trottoirs en het aanbrengen van markeringen en geleidelijnen. Dit zijn minder haltes dan in vorige perioden, want nu pakken we ook de moeilijkere en duurdere aan. Daarnaast hebben we een flinke stap gezet in het vervangen van displays bij haltes (DRIS) van verschillende wegbeheerders. Zokrijgen reizigers altijd goede reisinformatie. Met de inzet van de OV-coach zorgen we ervoor dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit.

We zien nog geen daling in het aantal verkeersslachtoffers, terwijl we willen dat dit afneemt. Er is dus nog veel werk te doen. We stimuleren verkeersveilig gedrag via het programma Verkeer & Meer. In de Week van het Verkeer hebben 74 scholen deelgenomen aan verschillende educatieve activiteiten. In maart hebben we een nieuw contract gesloten voor verkeerslessen tot en met 2031. Met de campagne 'Veilig fietsen' zetten we erop in dat ouderen op eigen kracht kunnen blijven fietsen. Daarnaast investeren we in verkeersveilige infrastructuur en gebruiken daarvoor onder andere De SPUK van de Rijksoverheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We ondersteunen gemeenten bij het inrichten van straten voor 30 km/uur, meer ruimte voor fietsers en voetgangers met veilige oversteekplaatsen en veilige fietspaden. Daarbij hebben we extra aandacht voor sociale veiligheid.

Verduurzamen doen we onder meer met investeringen in schone energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. Een voorbeeld is het leveren van bijdragen aan eenmalige investeringen in laadinfrastructuur en elektrische veren in Amsterdam.

Veel infrastructuur is aan vervanging toe. Steeds vaker benutten we kansen om tegelijk verbeteringen uit te voeren. Daarnaast helpt de Vervoerregio mee om reizigers goed te informeren over werkzaamheden en reisalternatieven.

Belangrijke projecten die in de eerste helft van 2026 zijn gerealiseerd zijn de N201 West – Cruquiusbrug in de Haarlemmermeer, de Hoofdweg-Postjesweg en de busroute en halte Cruquiuseiland, de Wheermolen-Gouwzeestraat in Purmerend. En ook verschillende kleinere maatregelen ter verbetering van fiets, verkeersveiligheid en openbaar vervoer. De vijf grootste projecten, waarover in de eerste helft van 2026 besluitvorming heeft plaatsgevonden zijn:

- Mobiliteitspakket Stadshart Amstelveen (planstudie)
- Bijdrage aan de verenvloot van Amsterdam (planuitwerking)
- Sportas Amstelveen (planuitwerking)
- HOV Sloterdijk-Amsterdam CS (realisatie)
- Bus-/trambaan De Boelelaan west (realisatie)

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen afhankelijk van wegbeheerders, opdrachtnemers en externe factoren. Door onder andere onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel vertragen projecten en hun uitgaven. Binnen het subprogramma verwachten we in de eerste helft van 2026 wijzigingen met financieel effect. De grootste vijf zijn:

- Uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam (TEV) (- € 3,1 miljoen)
- Fietsbrug Zijkanaal H (- € 2,6 miljoen)
- Zaanstad - Verbindingsweg Assendelft (- € 2,5 miljoen)
- Verlengen IJtram (- € 2,1 miljoen)
- IA OV 1e tranche Rivierenbuurt (- € 0,6 miljoen)

Hier staat tegenover dat ook projecten versneld tot uitgaven komen. Denk aan nieuwe of (aanvullende) verplichtingen voor projecten die in uitvoering zijn gegaan of werkzaamheden die sneller worden uit gevoerd. Binnen het subprogramma verwachten we in de eerste helft van 2026 wijzigingen met financieel effect. De grootste vijf zijn:

- Dynamische reizigersinformatiepanelen (+ € 3,0 miljoen)
- Herinrichting Groenelaan Amstelveen (+ € 2,5 miljoen)
- Bus-/trambaan De Boelelaan west (+ € 1,3 miljoen)
- ZuidasDok ov-terminal (+ € 1,0 miljoen)
- Implementatie KAR GVB (+ € 0,7 miljoen)

Het saldo van deze en alle andere hogere en lagere uitgaven bepaalt het uiteindelijke uitgavniveau van het Uitvoeringsprogramma. Qua opbrengsten is er naast de BDU in 2026 naar verwachting sprake van € 1,2 miljoen aan baten vanuit de specifieke uitkering (SPUK) van het Rijk aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Daarnaast is sprake van inkomsten/bijdragen gekoppeld aan projecten, waarvoor de Vervoerregio opdrachtgever is, zoals HOV ZaanIJ. Het gaat naar verwachting om een bedrag van ongeveer € 3,3 miljoen. In de tweede bestuursrapportage kunnen we meer duidelijkheid geven over de hoogte van deze bedragen.

**Tabel 4. Baten en lasten Investeringsagenda Mobiliteit**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>159.700</b>	<b>181.843</b>	<b>22.143</b>
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	159.700	181.843	22.143
<b>Baten</b>	<b>0</b>	<b>-4.502</b>	<b>-4.502</b>
BDU Absoluut	0	0	0
Bijdragen derden	0	-4.502	-4.502
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>159.700</b>	<b>177.341</b>	<b>17.642</b>

### **De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.**

- De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt 2,6 %. Daarnaast zorgt het verschil tussen de werkelijke (4,02%) en voorlopige (3,35%) indexatie over 2025 voor een verhoging van 0,67%. In totaal wordt **structureel** een bedrag van € 5,2 miljoen voor indexatie aan de begroting van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- Het niet-gerealiseerde en beklemde budget dat in de jaarstukken van 2025 staat, wordt aan de begroting van het subprogramma in 2026 toegevoegd. Het gaat om een **incidenteel** bedrag van € 8,9 miljoen.
- De verwachte aanvullende baten voor 2026 zijn **incidenteel** begroot op € 4,5 miljoen (SPUKS, HOV ZaanIJ en overige projecten). Deze middelen moeten in 2026 worden besteed aan de bijbehorende projecten. Hierdoor stijgen de lasten met hetzelfde bedrag, waardoor ook de lastenkant **incidenteel** met € 4,5 miljoen is opgehoogd.

### **De budgettaire aanpassingen tussen de subprogramma's.**

Er vindt een verschuiving plaats tussen Bikker-thema's om tot volledige besteding van de gelden uit de motie Bikker te komen. Een bedrag € 2,0 miljoen gaat van thema 'Publieke mobiliteit' naar thema 'Toegankelijkheid, inclusie en sociale veiligheid'. Een bedrag van € 1,5 miljoen gaat van thema 'Landelijke en Regionale Tariefmaatregelen' naar het thema 'Aantrekkelijke en goed ingepaste infrastructuur'. Deze verschuivingen van totaal € 3,5 miljoen zijn **incidenteel** en vinden plaats van het subprogramma Concessies Streek naar Investeringsagenda Mobiliteit.

Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase is binnen het subprogramma een stelpost opgenomen van € 4 miljoen. De verwachting is dat dit vrijwel volledig wordt benut. De daadwerkelijke uitgaven van het gehele subprogramma liggen deels buiten de invloedssfeer van de Vervoerregio. De Vervoerregio monitort de voortgang van de realisatie van het programma. In de tweede bestuursrapportage 2026 informeren wij over de nieuwe inzichten en stellen we eventueel bijstellingen voor.

### 3.1.2 Amsteltram



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

#### Tijdelijke Eindhalte Amsteltram

Medio 2026 wordt de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant) opgeleverd. De Amsteltram is hiermee klaar voor gebruik. Inwoners en reizigers uit Uithoorn en Amstelveen kunnen tijdens de uitvoeringsfase van ZuidasDok gebruikmaken van deze verbinding. Ook totdat de definitieve eindhalte is gerealiseerd, blijft de tram beschikbaar. Reizigers kunnen daardoor ongehinderd van en naar station Amsterdam Zuid reizen. Reizigers krijgen toegang tot het station via de Brittenpassage.

De uitvoering gebeurt in 2 fasen. Fase 1 is geheel uitgevoerd in de zomervakantie van 2025. Fase 2 vond plaats in de voorjaarsvakantie van 2026 en is in zijn geheel uitgevoerd. De uitvoering en afronding blijft financieel binnen het toegekende budget.

**Tabel 5. Baten en lasten Amsteltram**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>1.451</b>	<b>2.576</b>	<b>1.125</b>
Amstelveenlijn	0	0	0
Tijdelijke eindhalte Parnassusweg	1.451	2.576	1.125
Uithoornlijn	0	0	0
<b>Baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bijdragen derden	0	0	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>1.451</b>	<b>2.576</b>	<b>1.125</b>

**De budgettaire aanpassing binnen het subprogramma Amsteltram.**

Vanuit de jaarrekening 2025 is een bedrag van € 1,1 miljoen **incidenteel** doorgeschoven naar 2026 ter dekking van eventuele tegenvallers binnen dit subprogramma.

**Er zijn geen aanpassingen tussen de subprogramma's.**

### 3.1.3 Grote projecten schaalsprong ov



Het westelijke en zuidwestelijke deel van de vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werk en onderwijs zich verzamelen. De capaciteit van het spoor, waaronder de Schipholtunnel en de knooppunten Amsterdam Zuid, Sloterdijk en Centraal, Schiphol en Hoofddorp beperkt de groei van het treinverkeer. En ook de noodzakelijke verandering naar duurzame vervoerwijzen. Daarnaast is sprake van grote gebiedsontwikkeling en woningbouw in Amsterdam en Haarlemmermeer. Met schaalspronginvesteringen, zoals de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Een nationale alliantie van zeven partijen (naast de Vervoerregio zijn dit de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, Schiphol Area Development Company (SADC) en NS) heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt. Deze gaan over Zuidasdok, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de start van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-Verkenningen naar de twee nieuwe ov-verbindingen. Het subprogramma Grote projecten schaalsprong ov bevat de investeringsbijdragen van de Vervoerregio op basis van deze afspraken. De schaalsprongprojecten vergroten de mogelijkheden en de capaciteit van ons ov-systeem op belangrijke corridors en knooppunten. Met deze investeringen realiseren we een belangrijk deel van de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit.

De Vervoerregio is met de opdrachtgevende projectpartners twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) voor de MIRT-Verkenningen aangegaan. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenningen, planning, kostenverdeling en risico's. De Vervoerregio is samen met het Ministerie van IenW ambtelijk opdrachtgever en kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenning OVAH. En samen met de gemeente Amsterdam voor de MIRT-verkenning OVSA. In de MIRT-Verkenningen worden diverse openbaar vervoeralternatieven, waaronder de verlenging Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metro Ringlijn onderzocht.

Voor OVAH zijn in de eerste helft van 2026 verschillende onderzoeken uitgevoerd. Ook is de milieu-effectrapportage (planMER) opgesteld voor vijf basisalternatieven. Het richtinggevende conceptbesluit voor een bovengrondse metro wordt verder uitgewerkt. Voor OVSA is gewerkt aan het opstellen van de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen en de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Hierin staan de alternatieven die in de plan MER worden onderzocht. Op basis van al het onderzoek wordt de definitieve keuze voor een voorkeursalternatief nader onderbouwd. Uiteindelijk moet dit leiden tot definitieve voorkeursbesluiten voor de beoogde ov-verbindingen. Tweemaal per jaar wordt de regio raad via uitgebreide bestuurlijke voortgangsrapportages over elke MIRT-Verkenning geïnformeerd.

Voor ZuidasDok en Derde perron Amsterdam 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 subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Deze worden gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

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

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

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

**Tabel 6. Baten en lasten Grote projecten schaa sprong ov**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	5.000	5.000	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>

Voor OVAH is in de SOK de afspraak gemaakt dat de kosten voor deze MIRT-Verkenning van ongeveer € 34 miljoen worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio heeft daarom hiervoor geen middelen begroot, maar financiert als kasbeheerder de uitgaven voor. Dit wordt als vordering op de balans gezet. Bijstelling van de begroting is dan ook niet aan de orde.

Voor OVSA zijn de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam overeengekomen het benodigd budget van in totaal € 25 miljoen 50/50 te verdelen. In de begroting 2026 is hiervoor een bedrag van € 5 miljoen opgenomen.

Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid zijn in 2026 geen uitgaven uit het subprogramma Grote projecten schaa sprong ov voorzien. De financiële bijdragen aan de lopende projecten Zuidasdok ov-terminal en Derde perron station Amsterdam Zuid zijn onderdeel van het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de gereserveerde aanvullende bijdragen zijn voorzien, volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen samen te brengen in één van de subprogramma's van de begroting.

**Er zijn geen budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Grote projecten schaa sprong ov.**

**Er zijn geen aanpassingen tussen de subprogramma's.**

### 3.1.4 Concessies



In de begroting 2026 beschreven we al dat we de ambitie hebben om de belangrijke rol van het ov binnen STOMP te versterken. Daarvoor is een stijgende lijn nodig in het aanbod en de uitvoeringskwaliteit. We werken aan plannen om de gelden van intensivering ov zo effectief mogelijk in te zetten, en zetten vol in op het verbeteren van de uitvoering van onze lopende concessies waar nodig.

Vanuit het maatregelenpakket Bikker lopen meerdere onderzoekstrajecten die ons ov-netwerk de komende jaren verbeteren in de richting van onze strategische doelen, bovenop wat we in de huidige contracten hebben afgesproken. Het gaat hier om thema's als tarieven, netwerkopzet rondom schaa sprongen zoals OVAH (ov verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer) en OVSA (ov verbinding Sloterdijk – Amsterdam), frequenties, en imagocampagnes. We verwachten hier in 2026 meerdere resultaten van, met voorstellen voor bestedingen uit het Ontwikkelfonds ov tot gevolg.

#### **Eindafrekeningen 2023 en 2024**

Op het moment van schrijven worden de definitieve eindafrekeningen voor de jaren 2023 en 2024 voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland opgemaakt. Hierin zit onder andere de verrekening van minderwerk als gevolg van rituitval. Indien een vervoerder minder kilometers rijdt dan afgesproken, worden deze niet gereden kilometers verrekend met de subsidie. We betalen dan dus minder, want krijgen ook minder.

De oorzaak van de rituitval ligt aan de grote personeelsproblemen. In 2023 was dit probleem het grootst. Om te kijken hoe de vervoerders presteren reizen mystery guests in opdracht van de Vervoerregio regelmatig mee met het ov om metingen te doen. Op basis van hun constatering wordt het materieel, reisinformatie en de dienstverlening beoordeeld vanuit het oogpunt van de reiziger. Als de mystery guests constateren dat de vervoerder niet aan onze eisen voldoet, kan daarvoor een boete worden gegeven door de Vervoerregio. Daarnaast zijn er boetes voor punctualiteit en rituitval opgelegd. Er zijn ook de bonussen toegekend, zoals voor sociale veiligheid door het tegengaan van zwartrijden. De vaststelling van de eindafrekeningen zal iets later dan gepland plaatsvinden, namelijk in het tweede kwartaal van 2026. Naar verwachting stroomt er hierdoor geld naar het Ontwikkelfonds ov. Dat wordt verwerkt nadat de eindafrekeningen zijn vastgesteld. De vertraging in de vaststelling heeft te maken met de definitieve beschikking van de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarvan een groot deel van de subsidie voor 2023 afhankelijk was. Deze beschikking is eind 2025 afgegeven door het ministerie.

### **Ontwikkelfonds ov**

De beschikbare gelden in het Ontwikkelfonds ov zijn het gevolg van bedragen die we eerder niet konden uitgeven of terugkregen, in verband met achterblijvende resultaten bij vervoerders, minder aanbod dan beoogd of omdat zaken binnen onze concessies goedkoper uitvielen dan vooraf ingeschat. De bedragen vanaf 2027 bestaan ook uit gelden vanuit de intensivering ov.

In de jaarstukken over 2025 bleek dat we over de afgelopen jaren op deze manier veel geld toevoegen aan het Ontwikkelfonds ov. Financiële meevallers, die gelijktijdig een tegenvaller voor de reiziger zijn omdat ons verbeterpotentieel niet maximaal benut werd. Het is dus goed dat dit geld beschikbaar blijft voor verbeteringen.

In 2026 werken we aan gerichte bestedingen die het ov in het hier en nu beter maken. Zoals het elektrificeren van meer bussen in de concessie Amstelland Meerlanden.

**Tabel 7. Ontwikkelfonds**

Bedragen in € 1.000,-

Onderdeel	Begroting 2025	Realisatie 2025	Begroot 2026	2026 + doorschuif	Begroting 2027	Begroting 2028 en verder	Totaal (vanaf doorschuif 2026)
Kwaliteitsfonds concessie Amsterdam			7.500	3.000	6.000	6.000	15.000
Reeds opgenomen in normkosten concessie Amsterdam 2025				-3.000	-6.000	-6.000	-15.000
Zomepanelen	130		330	460			460
Tariefactie 2024/2025	1.740	1.281					0
S&C onderzoeken	500	198		302			302
Tlexvervoer Amsterdam				300			300
Compensatie Hinder	225	38					0
Extra ZE bussen in AML vervanging 21 IVECO	4.775		5.000	9.775	1.225		11.000
Extra inzet GVB werving en selectie					500		500
Toegevoegde BDU indexatie voorlopig 2026				285	45	680	1.010
Vrijval mutatie 2025				651			651
Toegevoegd jaarstukken 2025				20.011			20.011
Beschikbaar						16.910	16.910
<b>Totaal ontwikkelfonds ov</b>	<b>7.370</b>	<b>1.517</b>	<b>12.830</b>	<b>31.785</b>	<b>1.770</b>	<b>17.589</b>	<b>51.144</b>

De uitgaven voor de projecten in het Ontwikkelfonds ov voor 2026 zijn geactualiseerd. Het begrote bedrag in 2026 is € 31,8 miljoen. Hiervan is € 20,7 miljoen toegevoegd uit 2025 door afrekeningen van de concessies over eerdere jaren. Daarnaast zorgt de indexatie van 2,6% naar prijspeil 2026 voor een budgetverhoging van € 0,3 miljoen.

De bijdrage voor de concessie Amsterdam aan het kwaliteitsfonds van € 15 miljoen is herverdeeld over 2026, 2027 en 2028 in overeenstemming met de bieding van GVB. Het Kwaliteitsfonds is vanaf nu begroot onder de concessie Amsterdam voor een bedrag van € 3,0 miljoen in 2026, € 6 miljoen in 2027 en € 6 miljoen in 2028. Omdat deze bedragen opgenomen zijn onder de concessie Amsterdam, worden de kosten die gedekt worden uit het Kwaliteitsfonds niet meer in het Ontwikkelfonds opgenomen, om een dubbele budgetreservering te voorkomen.

### **Achterblijvende reizigersopbrengsten**

In de tweede bestuursrapportage van 2025 constateerden we een stagnatie in de reizigersopbrengsten in het eerste half jaar van 2025. In de tweede helft van 2025 zijn de reizigersopbrengsten iets verbeterd, maar over het hele jaar 2025 is er nog wel sprake van een lichte daling van het totaal aantal reizigersritten ten opzichte van 2024. Reizigersopbrengsten worden beïnvloed door het aantal reizigers, de reisafstand en het gebruikte reisproduct. Er bestaan verschillen in reizigersaantallen tussen de concessies. We zien een groei van 8% in de concessie Zaanstreek-Waterland, een nagenoeg gelijk aantal reizigers voor Amstelland-Meerlanden en een daling van 4% in de concessie Amsterdam.

Minder reizigers betekent ook minder reizigersopbrengsten. De gevolgen van deze daling voor de exploitatiesubsidie die wij verstrekken aan de vervoerders verschillen per concessie. In de contracten is de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer op verschillende manieren vastgelegd. In de concessie Amstelland-Meerlanden ligt het risico van tegenvallende reizigersopbrengsten bij de vervoerder. In de concessie Zaanstreek-Waterland stond de Vervoerregio in 2024 en 2025 garant als het niveau van de reizigersopbrengsten lager zou zijn dan 80% van het niveau van 2019. Dat is niet het geval. Daar heeft het dus gevolgen voor de winstgevendheid van deze vervoerders. In de nieuwe concessie Amsterdam is vastgelegd dat GVB risico draagt over de eerste € 2,7 miljoen. Vervoerregio is verantwoordelijk voor het restant mits de daling niet binnen de invloedssfeer van GVB ligt.

Voor de stagnatie in de reizigersaantallen wijzen lokale en landelijke analyses op incidentele oorzaken, zoals weersomstandigheden en structurele oorzaken, zoals de opkomst van de e-bike en thuiswerken. Andere mogelijke oorzaken zijn de tegenvallende kwantiteit en kwaliteit van het aanbod (eerdere afschalingen, rituitval, punctualiteit), hinder (werkzaamheden, stakingen, demonstraties) en het imago en de betaalbaarheid van het ov. Voor de concessie Amsterdam constateert GVB daarnaast ook een impact door de lagere bestedingen van buitenlandse toeristen.

De Vervoerregio blijft zich inzetten op het vergroten van het ov-aanbod en de verbetering van de kwaliteit, om zo de opwaartse spiraal in de vraagontwikkeling en daarmee ook de reizigersaantallen en opbrengsten te herstellen.

### **OVpay en betaalbaarheid**

In 2026 gaan we door met het inzetten van middelen om de tariefwijziging van 2024 te blijven voorkomen. Daarnaast worden dit jaar de uitkomsten van het onderzoek naar nieuwe betaalwijzen beschikbaar. Deze uitkomsten geven ons inzicht in de kosten van maatregelen om de betaalbaarheid van het ov voor specifieke doelgroepen te verbeteren. Vanwege geplande wijzigingen in het landelijke tarievenkader per 1 januari 2027, geven we in 2026 eerst prioriteit aan de uitwerking van een tariefmaatregel voor ouderen met een minimuminkomen. Hiervoor treden we in gesprek met de regiogemeenten en vervoerders zodat de maatregel op tijd kan starten. Voor de financiering van de maatregel in 2027 zullen we een deel van het structureel beschikbare budget voor tariefmaatregelen inzetten.

In lijn met de tariefbesluiten van 2025 en 2026, en als onderdeel van de overgang naar OVpay, vervangen de vervoerders in 2026 de 'Randstad Noord Zone' abonnementen op de OV-chipkaart. Hiervoor in de plaats komen de nieuwe 'Randstad Noord Vrij' abonnementen op de bankpas en de nieuwe OV-pas. De nieuwe 'Randstad Noord Vrij' abonnementen zijn concessie-overstijgend en geldig in de door de reizigers meest gebruikte gebieden. Daarnaast bieden de vervoerders diverse kortingen op saldoreizen en eigen abonnementen aan.

De overgang naar OVpay gebeurt onder regie van de vervoerders via Translink. De vervoerders doen jaarlijks tariefvoorstellen die door de Vervoerregio worden getoetst en vastgesteld in een tariefbesluit per concessie.

### **Bikkermiddelen**

2026 is het laatste jaar waarin het maatregelenpakket Bikker wordt uitgevoerd. Een groot deel van dit pakket is ondergebracht als extra activiteiten in de subprogramma's ov-concessies en AMRI. Het maatregelenpakket Bikker maakt het versneld verbeteren van de toegankelijkheid van metrostation Ganzenhoef en de volledige vloot van 15G trams mogelijk, vergroot met extra metro's en betere monitoring de uitbreidbaarheid en betrouwbaarheid van de Amsterdamse metro en helpt het ov voor reizigers betaalbaarder te houden. Ook dragen we extra bij om personeelstekort bij vervoerders sneller terug te dringen. Veel van de maatregelen hebben ook effect na de periode waarin het maatregelenpakket wordt uitgevoerd en helpen ons verschraving van ov te voorkomen. In juni 2026 wordt de regioraad, gelijktijdig met deze bestuursrapportage, in detail geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het maatregelenpakket.

Zoals eerder gemeld heeft de Vervoerregio het maatregelenpakket Bikker ook moeten inzetten om twee kortingen vanuit het Rijk op te vangen. Een korting van 10 miljoen op de vergoeding die vervoerders krijgen van het Rijk voor het accepteren van het studenten ov-reisproduct, en een korting op de BDU-indexatie in 2025. Beide zijn structureel, in totaal gaat het om zo'n 14 miljoen per jaar. Om acute verschraving van ons ov af te wenden zijn de gelden uit het maatregelenpakket Bikker aangewend om de kortingen te compenseren in 2025 en 2026. De BDU-indexatiekorting in 2026 wordt in deze bestuursrapportage aan de raad voorgelegd ter goedkeuring. De overige kortingen zijn eerder goedgekeurd in eerdere begrotingen en wijzigingen daarvan door de raad. Dit gaat ten koste van enkele ambities die de Vervoerregio met het pakket heeft, maar niet van concrete, al in gang gezette, activiteiten.

Eind 2025 nam de Tweede Kamer de motie De Hoop/Grinwis/Kent aan, waarmee de SOV-korting voor 2026 en 2027 tijdelijk wordt teruggedraaid. De uitwerking van deze motie is op het moment van schrijven nog niet geformaliseerd. De vergoeding van de SOV-compensatie blijft vanuit Bikker van kracht en de Vervoerregio is voornemens dit extra geld naar aanleiding van de motie De Hoop/Grinwis/Kent in te zetten om in eerste instantie de bezuinigingen op het Ontwikkelfonds ov, zoals beschreven in de begroting 2027, terug te draaien. Daarmee wordt het geld, net als de Bikkermiddelen, ingezet om verschraving van het ov te voorkomen.

### **Sociale Veiligheid**

In de eerste helft van 2026 zijn de resultaten bekend geworden van de Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (MSVOV) over het jaar 2025 van alle concessies van de Vervoerregio. Het MSVOV is een jaarlijks onderzoek dat eerder enkel in de Concessie Amsterdam werd afgenomen. Dit jaar is het onderzoek voor het eerst ook uitgevoerd voor de concessiegebieden Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden. De MSVOV geeft inzicht in de veiligheidsbeleving van reizigers en niet-reizigers in het gebied en gaat over alle ov-voorzieningen in de regio. Dit betekent dat ook NS wordt meegenomen. Er is veel informatie uit de monitor te halen. De resultaten vormen sturingsinformatie voor de Vervoerregio, de vervoerders, gemeenten en andere veiligheidspartners.

Ook zijn de resultaten van de OV Klantenbarometer 2025 bekend. Hier zijn voor sociale veiligheid geen significante verschillen uit gekomen.

In mei 2026 zal ook het WhatsApp Meldnummer van de Vervoerregio Amsterdam live gaan. Dit betekent dat reizigers van de drie vervoerders in de concessiegebieden van de Vervoerregio laagdrempelig meldingen kunnen doen van incidenten of onveilige situaties. De meldingen geven inzicht in trends en we zien waar en wanneer incidenten zich voordoen. Daarmee kan gerichter een plan worden gemaakt. De meldingen worden niet direct opgevolgd. Bij spoed- of noodsituaties blijft het nodig de chauffeur te waarschuwen of zelf de politie te bellen.

In het eerste kwartaal van 2026 zijn extra toezichthouders ingezet op metrostation Van der Madeweg. Dit gebeurde naar aanleiding van meldingen van mensen die zich onveilig voelden op het station. De extra toezichthouders worden bekostigd uit het budget dat beschikbaar is gesteld vanuit de motie Bikker.

In het eerste kwartaal van 2025 is er onderzoek gedaan naar de samenwerking op het gebied van sociale veiligheid in het ov. Er is capaciteit vrijgemaakt om de aanbevelingen uit het onderzoek verder uit te werken. Alle partners dragen hieraan bij, zo ook de Vervoerregio. Daarnaast wordt het OV Concept Sociale Veiligheid (voorheen het serviceconcept) doorontwikkeld. GVB heeft een programmamanager aangenomen voor de uitvoering van het programma.

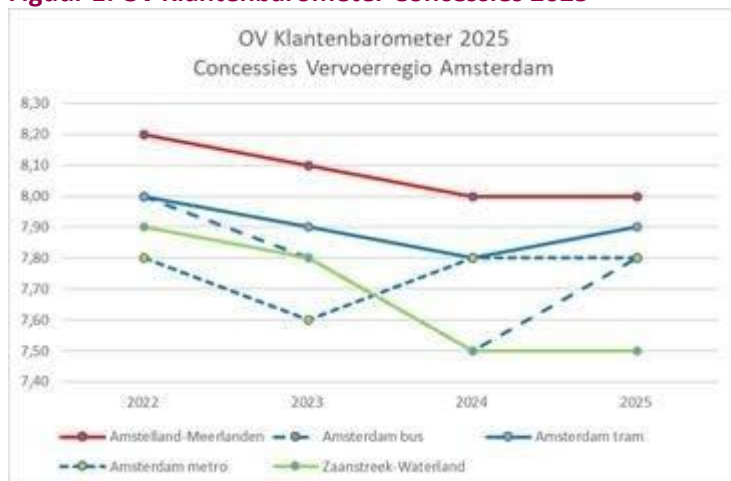
### **OV-Klantenbarometer**

De OV-Klantenbarometer is een jaarlijks onderzoek in opdracht van CROW en de concessieverleners. Het onderzoek meet sinds 2001 de klantwaardering van reizigers in het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein en een aantal veerdiensten). In de vervoerregio Amsterdam gaat het om de concessies Amstelland-Meerlanden, Amsterdam (bus, tram en metro) en Zaanstreek-Waterland. De Vervoerregio gebruikt de resultaten van de ov-klantenbarometer in haar concessies voor het bepalen van de bonus/malus. De resultaten geven inzicht in welke aspecten nog verbeterd kunnen worden en hoe de concessies van de Vervoerregio presteren ten opzichte van andere concessies in Nederland. De vervoerders gebruiken de resultaten voor bijsturing en verbetering van hun dienstverlening. Hieronder zijn de scores per concessie te vinden.

In totaal scoort de Vervoerregio Amsterdam net lager dan het landelijk gemiddelde voor regionaal ov; 7,8 en opzichte van 7,9. In 2024 was dit nog gelijk met een 7,8. Voor de concessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland en bij Amsterdam Metro is de waardering in 2025 gelijk gebleven ten opzichte van het jaar ervoor. De tram en de bus in de concessie Amsterdam heeft juist een hogere waardering gekregen ten opzichte van 2024. Tram is van een 7,8 naar een 7,9 gestegen, terwijl bus van een 7,5 naar een 7,8 steeg.

De ov-klantenbarometer is een zeer belangrijke indicator van de mate waarin het ov als aantrekkelijk wordt ervaren door de reiziger. Niet voor niets werken we daarom als onderdeel van de strategische doelen, ook uit welke streefwaarde voor de score op de ov-klantenbarometer we willen gaan hanteren. We hebben namelijk ambitie om te stijgen op dit onderwerp. Momenteel werkt de Vervoerregio dit uit in een streefwaarde voor 2050 en kijken we daarna welke mijlpalen voor de komende jaren daarbij horen, inclusief eventuele bijsturing op de lopen- de concessie afspraken. Tot slot worden de cijfers gebruikt voor het berekenen van de bonus/malus bij de afrekening van 2025.

**Figuur 1. Ov Klantenbarometer Concessies 2025**



### Indexaties

De indexaties binnen de concessies wijken af van de overige subprogramma's. Elk onderdeel wordt met een eigen indexatie verhoogd. Hierdoor is het lastig om één (gemiddeld) percentage te noemen. De indexatie is gekoppeld aan de Landelijke Bijdrage Index (LBI) en bestaat uit de volgende onderdelen en voorlopige indexaties voor 2026:

- Exploitatie Bus (Elektrisch) 3,58%
- Exploitatie Tram 3,61%
- Exploitatie Metro 3,42%
- Basismobiliteit 3,58%
- Sociale Veiligheid 4,20%
- De studenten OV kaart 3,63%

De tariefverhoging die vervoerders mogen doorbelasten aan de reiziger worden voor de concessie Amsterdam verrekend met onze subsidiebedragen. Voor de streekconcessies is dat rekening en risico voor de betreffende vervoerders. De Landelijke tarief Index (LTI) bedraagt voor 2026 3,86%.

Daarnaast worden bepaalde onderdelen zoals het Activa Budget, het AMRI budget, het groeifonds en kwaliteitsfonds tegen de BDU-indexatie van 2,6% verhoogd.

### 3.1.5 Concessie Amsterdam



#### Aanbodontwikkeling

**Figuur 2. Ontwikkeling aanbod openbaar vervoer Concessie Amsterdam**



\* Laat de ontwikkeling van het aanbod op basis van de afspraken in de Concessie zien, vergeleken met het basisjaar 2023

\*\*Laat de (geprognostiseerde) gerealiseerde aanbod ontwikkeling zien, vergeleken met het basisjaar 2023

In 2023 en 2024, is het openbaar vervoer aanbod van GVB lichtelijk gedaald. GVB had deze jaren te maken met grote personeelstekorten, met name voor de modaliteiten bus en tram. Hierdoor heeft GVB in deze jaren gereden met een afgeschaalde dienstregeling. In 2025 zijn er afspraken met GVB gemaakt om het aanbod toe te laten nemen, waarbij het een vereiste was dat het geboden aanbod ten minste vergelijkbaar was met Vervoerplan 2024-2. Figuur 2 geeft weer dat er in 2026 meer groei in het ov-aanbod is voorzien, waarbij het aanbod ten opzichte van het basisjaar 2023 met 6% zal toenemen. Daarnaast geeft figuur 2 ook de geprognostiseerde gerealiseerde aanbod ontwikkeling weer. Deze lijn laat zien hoe het aanbod zich in werkelijkheid ontwikkelt ten opzichte van het gerealiseerde aanbod in het basisjaar 2023. Voor 2023 en 2024 is dit gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde cijfers uit de eindafrekening 2023 en 2024. Voor de jaren daarna betreft dit een prognose die is gebaseerd op het geplande aanbod conform afspraken binnen de Concessie.

Door beide lijnen te vergelijken wordt weergegeven in hoeverre de feitelijke (of verwachte) ontwikkeling van het ov-aanbod aansluit bij de afspraken in de concessie. De geplande groei in de aanbodontwikkeling in 2026 is conform de afspraken die zijn gemaakt in de nieuwe Concessie Amsterdam 2025 die we hieronder uitgebreid toelichten.

### **Doorontwikkeling van het aanbod**

Op 30 juni 2025 heeft de Vervoerregio de concessie Amsterdam 2025 verleend aan GVB. GVB verzorgt het openbaar vervoer per metro, tram en bus in het concessiegebied dat bestaat uit de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel en belangrijke uitlopers naar Amstelveen en Uithoorn. De concessie Amsterdam 2025 is gebaseerd op een Programma van Eisen (PvE) dat aansluit bij het beleidskader door zich te richten op een inclusief, aantrekkelijk, veilig en duurzaam ov-systeem dat past bij haar omgeving. De komende elf jaar groeit het openbaar vervoer in omvang en verandert het netwerk om beter aan te sluiten bij deze beleidsdoelen. Bij de realisatie van de groei kampt GVB, net als de rest van de ov-sector, met grote uitdagingen. Voor de jaren 2026 en 2027 hebben we daarom specifieke afspraken gemaakt over een 'ingroeipad'. Afspraken waarin GVB stapsgewijs gaat groeien in het ov-aanbod voor de reizigers op straat en waarin stappen gemaakt worden om onze gezamenlijke ambities voor frequenties per lijntype (hoogwaardig, verbindend en ontsluitend) en nieuwe verbindingen waar te maken. Voor de verdere doorontwikkeling zijn financiële middelen beschikbaar in het groeifonds en kwaliteitsfonds. De kaders voor het doorontwikkelen van het openbaar vervoer worden vastgelegd in de geplande kaderbrieven. De uitwerking van deze kaders volgen in de ontwikkelplannen die de vervoerder opstelt. De eerste kaderbrief van het dagelijks bestuur en het eerste ontwikkelplan zijn onderdeel geweest van de investering. Na de vorming van een nieuwe Regioraad en dagelijks bestuur, werkt de Vervoerregio in 2026 aan de kaderbrief voor de periode 2029-2032.

### **Ontwikkeltafels**

De ontwikkeltafels hebben een centrale functie bij de ontwikkelrol van GVB. De insteek is dat de concessiehouder (GVB) intensiever gaat samenwerken met andere stakeholders aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Belangrijke stakeholders zijn onder meer de concessiegemeenten, de Reizigers Advies Raad en de Vervoerregio zelf. Het doel is dat er vanuit de ontwikkeltafels een gezamenlijk besef van commitment vanuit verschillende invalshoeken ontstaat. Dit zorgt ervoor dat er onderling goede en betrouwbare beslissingen worden gemaakt. In het eerste kwartaal van 2026 is GVB gestart met de 'ontwikkeltafel Reizigers' en de 'ontwikkeltafel Vervoer'. Ook de 'Ontwikkeltafel Overig' is in het eerste halfjaar van 2026 van start gegaan. Aan het begin van het proces van de Ontwikkeltafels is het voor alle partijen nog zoeken naar de goede vorm. GVB is zich bewust van de noodzaak tot verbetering en in de loop van 2026 zal het proces strakker vormgegeven worden, onder meer door middel van het opstellen van een spelregeldocument, een jaarkalender en overzichtelijke deelnemerslijsten.

Een van de ontwikkelopgaven in de concessie Amsterdam 2025 is de doorontwikkeling van Mokumflex tot een volwaardige vorm van Basismobiliteit. In het Programma van Eisen (PvE) is hier ruimte geboden voor de keuze tussen het doorontwikkelen van het huidige product en het aanbieden van een vaste lijndienst. De Mystery guest-resultaten geven op dit moment aan dat reizigers tevreden zijn over de uitvoering van Mokumflex. Samen met de gemeente Amsterdam is de Vervoerregio een kwalitatief onderzoek gestart om uit te zoeken op welke manier we het product kunnen optimaliseren en waar de behoeftes liggen van de reizigers uit Landelijk Noord en West. In januari is hiervoor een projectleider aangesteld die in het tweede kwartaal is gestart om uit te zoeken hoe deze PvE-eis het best ingevuld kan worden. We hopen eind 2026 hier een antwoord op te hebben. De consequentie hiervan is wel dat Mokumflex in de huidige vorm langer doorgaat dan gepland.

### **Ingroeipad voor frequentie eisen**

Bij de start van de concessie Amsterdam 2025 had GVB nog niet voldoende personeel om meer OV te rijden dan de minimumeisen uit het contract. Dit betekent dat het lastiger is om het aanbod verder uit te bouwen. Door in 2026 en 2027 toe te laten dat GVB nog niet op alle lijnen de minimaal geëiste frequenties hoeft te rijden, kan GVB vanaf 29 maart wel al ov-verbindingen gaan rijden die verder gaan dan de minimumeisen. Met het accepteren van iets minder hoge frequenties krijgen we dus eerder een fijnmaziger netwerk. Deze extra ov-verbindingen passen bij de stapsgewijze ontwikkeling naar het ambitienetwerk van GVB voor het eind van de concessieperiode. Vanaf het Jaarplan 2028 moet GVB wel te rijden volgens de PvE eisen voor frequenties per lijntype. Tijdens de ingroeiperiode (2026-2027) werkt GVB aan de werving van voldoende personeel. Dit doen zij onder andere met de extra middelen (deels uit het maatregelenpakket Bikker), die de Vervoerregio ter beschikking stelt in 2025 en 2026 voor additionele wervingsacties. Daarnaast werken we in samenwerking met andere ov-autoriteiten binnen DOVA aan een landelijke imagocampagne voor de ov-sector.

### **Nieuw Metronetwerk Amsterdam**

In 2025 heeft de Vervoerregio Amsterdam een uitgebreid traject doorlopen ter voorbereiding op de besluitvorming over het nieuwe metronetwerk van Amsterdam. Hierbij lagen er vier mogelijke opties voor het toekomstige metronetwerk voor. Na een zorgvuldig traject en afweging van alle belangen heeft het dagelijks bestuur optie 1 aangewezen als het toekomstige metronetwerk. Concreet betekent dit besluit dat de Gaasperplaslijn wordt verbonden aan Isolatorweg. Met de exploitatiekosten voor het nieuwe metronetwerk heeft GVB al rekening gehouden in de bieding voor de nieuwe concessie Amsterdam. De wijziging van het metronetwerk is in lijn met de concessieafspraken en heeft voor wat betreft exploitatiekosten geen begrotingsgevolgen voor de Vervoerregio.

Ter ondersteuning van het nieuwe metronetwerk is besloten tot het opstellen van een aanvullend maatregelenpakket. De kosten van deze maatregelen en de dekking hiervan worden op dit moment verder uitgezocht door het projectteam onder leiding van een programmamanager vanuit GVB en de regisseur implementatie vanuit de Vervoerregio.

Vanwege de vele opgaven die voortkomen uit dit besluit, is gekozen om het nieuwe metronetwerk in te laten gaan bij de start van de dienstregeling van Jaarplan Vervoer 2028 (december 2027). Hiervoor is een ontheffing verleend door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio.

### **Uitvoeringskwaliteit**

#### *Uitvoering Exploitatie*

In het tweede halfjaar van 2025 had GVB bovengemiddeld last van rituitval. Hoewel de uitvalspercentages bij de modaliteiten tram en metro ook boven de streefwaarden zaten, speelde de hoge uitval met name bij bus. GVB is druk bezig met het werven van personeel en in het eerste kwartaal van 2026 zijn de uitvalcijfers dan ook zichtbaar gezakt. Bij de start van Jaarplan Vervoer 2026 (op 29 maart 2026) heeft GVB de productie verhoogd met 6% ten opzichte van basisjaar 2023. Onder andere de verlenging van tramlijn 25 naar het Muiderpoortstation en frequentieverhogingen bij buslijnen zorgen voor meer ov-aanbod in Amsterdam. GVB blijft komende tijd druk bezig met het inzetbaar houden van voldoende personeel, en het werven van nieuw personeel. Onder andere met behulp van de impulsen uit de Bikkergelden vanuit de Vervoerregio dragen we bij aan het werven en opleiden.

Al deze maatregelen hebben er in de afgelopen maanden toe geleid dat de uitval gedaald is, en dat we met vertrouwen uitkijken naar het uitbreiden van het ov aanbod eind maart 2026. In het Ambitieplan (zie hieronder) geeft GVB aan hoe ze ingroeien naar de kpi's van de concessie Amsterdam 2025.

### *Ambitieplan GVB*

GVB heeft aangegeven dat het een uitdaging is om meteen aan de start van de nieuwe concessie aan alle kpi's te kunnen voldoen. Daarom spreken we in het een ambitieplan voor een beperkt aantal kpi's een ingroeipad af. Het ambitieplan wordt vastgesteld door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Met dit plan worden afspraken voor de jaren 2026 en 2027 vastgelegd om stapsgewijs te groeien naar de streefwaarden volgens de nieuwe concessie. Wij monitoren binnen concessiebeheer de voortgang op de acties die nodig zijn om de verbeterstappen te kunnen maken.

### *Reisinformatie*

Als het gaat om reisinformatie focust GVB zich op dit moment vooral op reisinformatie bij verstoringen. De digitale reisinformatie bij verstoringen van de dienstregeling is vaak onjuist, wat voor veel hinder zorgt bij reizigers. Zoals genoemd in de begroting 2026 zijn er in de nieuwe concessie Amsterdam strengere eisen opgenomen ten aanzien van reisinformatie en heeft de Vervoerregio om een verbeterplan gevraagd omdat de prestaties nog niet voldoende zijn. GVB heeft dit vertaald in het Jaarplan Reizigers 2026 en presenteert hiervoor in het tweede kwartaal een plan van aanpak met een planning om met name de problemen rondom reisinformatie bij verstoringen te herstellen. De oorzaak van de onjuiste reisinformatie zit op dit moment voornamelijk aan de technische kant. De technische problematiek blijkt complex en daarom heeft GVB tijd nodig om de problemen op te lossen.

Wanneer GVB een oplossing heeft gevonden voor deze acute problematiek, gaat zij zich qua reisinformatie richten op de minder urgente zaken. Denk hierbij aan de ontwikkelingen rondom reisinformatie in combinatie met de wens van GVB voor het tonen van reclame in de voertuigen. En GVB werkt aan gastvrij omroepen en het verbeteren van overstapinformatie. Ook gaat Seintje 2.0 in het eerste kwartaal van 2026 de laatste fase in, wat resulteert in het melden van defecte liften en roltrappen in de reisplanner van GVB.

### **Reizigersopbrengsten**

Zoals genoemd in de tweede Bestuursrapportage van 2025, hebben we GVB een voorschot verleend vanwege de achterblijvende reizigersopbrengsten. Op basis van de beschikbare cijfers in het eerste kwartaal van 2026, voorzien we dat de reizigersopbrengsten over 2025 inderdaad lager gaan uitvallen dan de taakstelling.

In 2026 verwachten we een licht positief effect op de reizigersopbrengsten vanwege het hogere aanbod van het Jaarplan 2026 dat start vanaf 29 maart. In het Jaarplan Reizigers 2026 heeft GVB ook acties uitgewerkt om de reizigersaantallen verder te laten groeien. Dit zal naar verwachting echter nog niet genoeg zijn om de structurele landelijke trends al in 2026 om te draaien richting een positieve groei. Op landelijk niveau werken we samen aan een imagocampagne voor het ov. Binnen de Vervoerregio blijven we daarnaast ook sturen op het vergroten van het aanbod en het verbeteren van de uitvoeringskwaliteit. We zijn in continue overleg met de wegbeheerders om de hinder van werkzaamheden op de ov-exploitatie te verminderen.

De verwachting voor 2026 is dat de werkelijke reizigersopbrengsten wederom lager uitvallen dan de taakstellende opbrengsten. In dat geval draagt GVB het risico over de eerste € 2,7 miljoen. Voor het resterende tekort is de Vervoerregio verantwoordelijk, mits de lagere opbrengsten buiten de invloedssfeer van GVB liggen. We blijven de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten nauwgezet monitoren en komen hier in de tweede bestuursrapportage op terug.

### **Strategische activa**

Strategische activa zijn nodig om de concessie Amsterdam uit te kunnen voeren. Denk hierbij aan de voertuigen (bussen, trams en metro's) maar ook aan vastgoed en systemen. Vervoerregio bekostigt investeringen in strategische activa. GVB is de contractpartner. Investeringen in bestaand en nieuw materieel dragen bij aan de doestellingen binnen het beleidskader. Daarbij wordt ingezet op bereikbaarheid, gezondheid, inclusiviteit, veiligheid en duurzaamheid. De komende jaren en decennia blijft de Vervoerregio zich inzetten om het ov-aanbod te vergroten, waar met het materieel tijdig op ingespeeld moet worden. Dit gaat om investeringen in elektrische bussen en tramvoertuigen. Daarnaast is de instandhouding van het huidige materieel een belangrijke opgave, er wordt geïnvesteerd om het huidige materieel veilig en beschikbaar te houden.

#### *Meerjareninvesteringsplan 2026-2040 (MJIP)*

Het meerjareninvesteringsplan 2026-2040 (MJIP), wat eind 2025 door GVB is ingediend, is niet vastgesteld door het dagelijks bestuur. Net als bij het MJIP 2025-2039, sluit de budgetbehoefte van het MJIP niet aan op de door de Vervoerregio beschikbaar gestelde budgetten voor strategische activa. Zoals ook in de begroting 2027 is opgenomen, is er in het eerste halfjaar van 2026 gewerkt aan meer grip op de activa investeringen door een gedeeld beeld te krijgen over het reservematerieel. De uitkomsten hiervan worden naar verwachting in het derde kwartaal van 2026 vastgesteld waarna er volledig draagvlak is over de hoogte van het MJIP. Wij verwachten hier in de tweede bestuursrapportage van 2026 op terug te komen.

Het bijgewerkte MJIP zal naar verwachting de eerder benoemde budgetspanning niet oplossen. Om de budgetspanning op te lossen, is het nodig om ook de oplossingsmogelijkheden van de Vervoerregio in te zetten, waar dit mogelijk is. Activa en de uitvoering van de concessie zijn onlosmakelijk verbonden. Zonder oplossingen binnen activa kunnen niet alle door GVB gewenste investeringen in nieuwe strategische activa gedurende de concessieperiode plaatsvinden. Dit bemoeilijkt de opgave om de gemaakte afspraken in de concessie uit te kunnen voeren en de ambities van ons als Vervoerregio waar te maken. We voorzien in de kadernota van 2028 concrete voorstellen aan de raad voor te leggen om de huidige budgetspanning op te kunnen lossen. Daarbij verwachten wij naast de financiële opgave dat er ook structuurwijzigingen binnen strategische activa nodig zijn voor verbeterde sturing, zekerheid, toekomstvastheid en groei. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het samenvoegen van dagelijks onderhoud en groot onderhoud onder één contract. Hiermee is er zicht op de totale instandhouding, wat nu nog onder twee contracten is verdeeld. Zoals in de begroting van 2027 benoemd, worden hier acties toe ondernomen. Ook richting de herijking van het contract in 2028 bekijken we dit.

#### *Metro*

De in- en uitstroom van metrovoertuigen verloopt volgens de planning. Alle 30 M7 metrovoertuigen rijden al enige tijd in Amsterdam. De aanvullende 13 bestelde M7 voertuigen zijn in productie en stromen in 2027 in. De oude metro's stromen uit naarmate de 13 M7 voertuigen instromen.

*Tram*

De start van de aanbesteding van 17G trammaterieel, wat een deel van het Combino (13G/14G) trammaterieel vervangt, heeft een kleine vertraging opgelopen. Na goedkeuring door het dagelijks bestuur in de zomer van 2025 is niet direct in 2025 de aanbesteding gestart. De verwachting is dat de aanbesteding in het eerste halfjaar van 2026 van start gaat. De vertraging heeft daarbij geen impact op het levermoment van de voertuigen. De voertuigen stromen vanaf 2032 in. Zoals in de begroting 2026 opgenomen krijgt het tweede deel van de Combino trams een levensduur verlenging waarvan in 2026 uitgezocht wordt welk onderhoud daarvoor nodig is. De planning verloopt zoals verwacht waarbij er aan het eind van het jaar een voorstel aan het dagelijks bestuur voorgelegd kan worden.

*Bus*

Zoals in de begroting van 2026 stond opgenomen, was de kans reëel dat niet alle nieuwe elektrische bussen in 2025 in zouden stromen. In oktober 2025 is er uitgebreid naar de raad gecommuniceerd over de vertraagde levering. Naar verwachting worden de laatste dieselbussen in 2027 vervangen zodat er vanaf 2028 volledig zero emissie gereden kan worden. Bij het instromen van de nieuwe bussen staat de kwaliteit van de voertuigen centraal.

Voor de vierde bestelling van elektrische bussen is gebruik gemaakt van de tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen. Er is een aanvraag gedaan voor deze regeling van € 1,2 miljoen. De aanvraag zal toegekend worden aan het activabudget, zodra er aan alle voorwaarden is voldaan.

De vlootstrategie bus is ambtelijk afgestemd, maar in tegenstelling tot de verwachting uit de begroting 2026 nog niet bestuurlijk ter besluitvorming aangeboden. Naar verwachting zal de strategie in 2026 voorgelegd worden aan het DB. De strategie zal voor meer structuur zorgen bij voertuigbestellingen doordat er vaste bestelmomenten zijn, en er vaker bijgestuurd kan worden op ontwikkelingen in de stad. Dit zal zorgen voor meer rust in de organisaties en een betere voorspelbaarheid.

**Tabel 8. Baten en lasten Concessie Amsterdam**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wij- zigingen
<b>Lasten</b>	<b>99.430</b>	<b>143.860</b>	<b>44.430</b>
Amsterdam (Exploitatie)	51.348	66.344	14.995
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	48.081	77.517	29.435
<b>Baten</b>	<b>-1.037</b>	<b>-1.047</b>	<b>-10</b>
Bijdragen derden	-894	-904	-10
Specifieke Uitkering	-143	-143	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>98.393</b>	<b>142.814</b>	<b>44.421</b>

## De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Concessie Amsterdam.

Amsterdam (Exploitatie)

- De bedragen voor de exploitatiesubsidie en de subsidie sociale veiligheid binnen de concessie Amsterdam zijn geïndexeerd naar het voorlopige prijspeil 2026. Een specificatie van percentages zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1.4 Concessies onder kopje indexaties. De verhoging bedraagt € 7,8 miljoen. Dit is een **structureel** effect en wordt gedekt uit de BDU indexatie.
- In 2025 is € 6,5 miljoen uit het groeifonds niet besteed. Dit bedrag wordt doorgeschoven naar 2026 en blijft, volgens de financiële bepalingen van de Concessie Amsterdam 2025, beschikbaar binnen het groeifonds. Dit is een **incidentele** verhoging.
- Daarnaast wordt, naar aanleiding van de subsidievestigingen 2023 en 2024, € 1,7 miljoen toegevoegd aan het kwaliteitsfonds. Dit betreft een onderbesteding van subsidie voor sociale veiligheid. Dit is een **incidentele** verhoging. Dit bedrag is doorgeschoven in de jaarrekening 2025 naar 2026.
- Een wijziging in de systematiek van bekostiging leidt tot een herschikking van budgetten binnen de concessie Amsterdam. Dit houdt in dat, op verzoek van GVB, de overheadkosten van GVB Exploitatie B.V. (zoals kosten voor directie, financiën, HR, en commercie) op een zuiverder manier toegerekend aan het dagelijks onderhoud, dat deel uitmaakt van de Exploitatiekosten, en het groot onderhoud, dat onderdeel is van de kosten voor Strategische Activa.  
Het exploitatiebudget verschuift hierdoor naar het strategische activabudget binnen het subprogramma Concessie Amsterdam. Nu sluit de financiële inrichting aan op de nieuwe bekostigingssystematiek. Dit is een **structurele** bijstelling van € 7,6 miljoen. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de totale begroting van de concessie Amsterdam.

### Strategische Activa

- De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt **structureel** 2,6%. Daarnaast zorgt het verschil tussen de werkelijke (4,02%) en voorlopige (3,35%) indexatie over 2025 voor een verhoging van 0,67%. In totaal wordt een bedrag van € 2,6 miljoen voor indexatie aan de begroting van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- In de tweede bestuursrapportage 2025 is aangegeven dat er een bedrag wordt doorgeschoven naar 2026. De uitgaven voor kapitaallasten van strategische activa zijn vanuit 2025 naar 2026 en verder doorgeschoven. Dit is het gevolg van investeringen in bussen, metro's en trams die later plaatsvinden dan gepland. Deze vertragingen worden veroorzaakt door productieproblemen bij leveranciers en wijzigingen in de planning van grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan voertuigen. Het voorlopige bedrag dat naar 2026 wordt doorgeschoven bedraagt € 12,8 miljoen en is een **incidentele** verhoging. De precieze verdeling zal afhangen van toekomstige investeringen die in de rapportage van GVB in 2026 geactualiseerd worden.

- De wijziging in de systematiek van bekostiging zoals beschreven in het laatste punt onder de toelichting van 'Amsterdam (exploitatie)' onder het kopje **aanpassingen binnen het subprogramma** leidt tot een herschikking van budgetten binnen de concessie Amsterdam. Deze aanpassing leidt daardoor tot een verschuiving van budgetten. Nu sluit de financiële inrichting aan op de nieuwe bekostigingssystematiek. Dit is een **structurele** bijstelling van € 7,6 miljoen.
- De wijziging van de systematiek zoals beschreven in het laatste punt onder de toelichting van 'Amsterdam (exploitatie)' was nog niet verwerkt voor 2025. De aanpassing van de systematiek van bekostiging was niet verwerkt in de budgetten van 2025 binnen de concessie Amsterdam. Er wordt € 6,4 miljoen vanuit de exploitatie toegevoegd aan het budget voor strategische activa. De overheveling wordt gedekt uit het doorgeschoven budget van de exploitatie uit 2025. Dit is een **incidentele** verhoging.

#### **De budgettaire aanpassing tussen de subprogramma's**

Vanuit Motie Bikker heeft een overheveling van € 6,6 miljoen plaatsgevonden met betrekking tot de SOV-compensatie voor de concessie Amsterdam. Deze correctie is incidenteel en betreft een verschuiving van Motie Bikker die opgenomen is onder het subprogramma Concessies Streek naar Concessie Amsterdam.

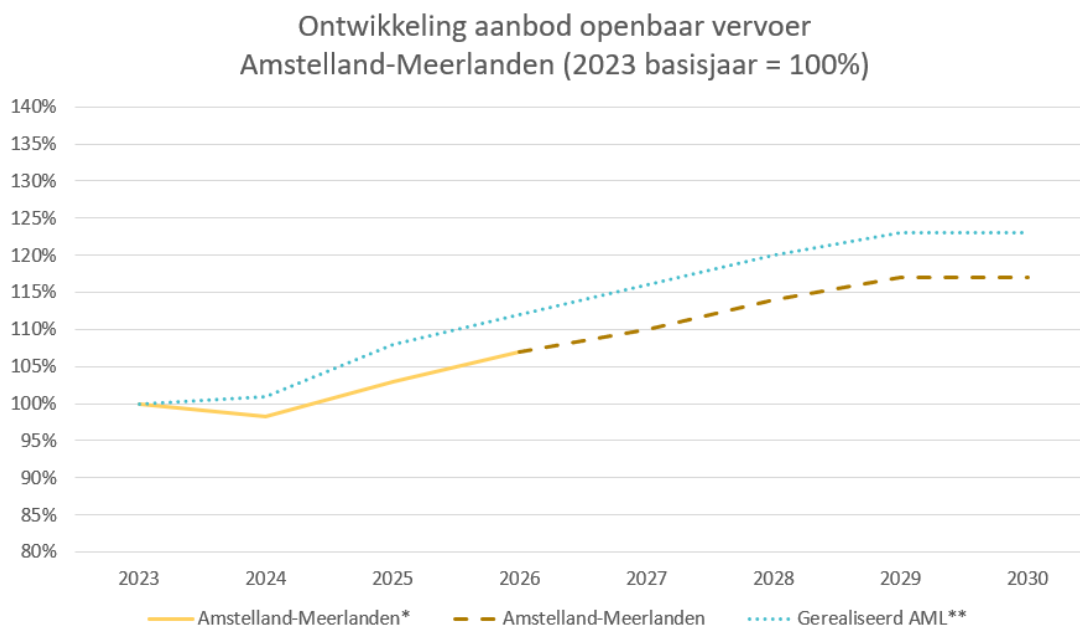
### 3.1.6 Concessies Streek



#### Concessie Amstelland-Meerlanden

#### Aanbod ontwikkeling

**Figuur 3. Ontwikkeling aanbod openbaar vervoer Concessie Amstelland-Meerlanden**



\* Laat de ontwikkeling zien van het aanbod op basis van de afspraken in de Concessie, vergeleken met het basisjaar 2023

\*\*Laat de (geprognostiseerde) gerealiseerde aanbodontwikkeling zien, vergeleken met het basisjaar 2023

De dienstregeling van Connexxion in de Concessie Amstelland-Meerlanden is vanaf 14 december 2025 verder uitgebreid zoals is afgesproken in de herijking van de concessie Amstelland-Meerlanden. Vanuit deze herijking groeit het vervoeraanbod de komende jaren in stappen verder door tot 2029. Figuur 3 laat zien dat het aanbod in 2026 met 7% is gegroeid ten opzichte van basisjaar 2023. Hiermee voldoen vrijwel alle R-net-lijnen weer aan de gewenste hoge frequenties binnen en buiten de spits. Daarnaast is spitslijn 244 (Beverwijk Station via Haarlem – Amsterdam Zuid) verder uitgebreid naar 4x per uur in samenwerking met Connexxion en de provincie Noord-Holland. Met deze verbeteringen wordt het aanbod voor de reiziger binnen en buiten de spits aantrekkelijker. Het (geprognoseerde) gerealiseerde aanbod voor de jaren 2023 en 2024 is gebaseerd op de daadwerkelijke gerealiseerde cijfers uit de eindafrekening 2023 en 2024. Voor de jaren daarna betreft dit een prognose op basis van het geplande aanbod. Conform de afspraken binnen de concessie daarmee laat figuur 3 zien dat er voor de komende jaren ten opzichte van het basisjaar een groei in aanbod wordt verwacht en dat dit aanbod ook daadwerkelijk op straat wordt gereden.

### **Uitvoeringskwaliteit**

De problemen rondom het materieeltekort zijn helaas nog niet 100% opgelost op basis van de stand op 1 maart 2026. Het materieeltekort is tijdelijk en hangt samen met de geplande en ongeplande vervanging van alle accu's van de 213 elektrische bussen. Ruim de helft van de accu's zijn vervangen. Zo'n 2/3 van de rituitval (circa 2% in de eerste 2 maanden) hangt samen met deze problemen. De verwachting is dat deze problemen in de 2e helft van 2026 zijn opgelost. De niet gereden kilometers worden door de Vervoerregio niet vergoed aan Connexxion. De vervoerder wordt hiervoor gekort op de subsidie.

### **Omgeving**

In de binnenstad van Haarlem is in oktober 2025 30km/uur ingevoerd. Voorafgaand heeft de gemeente Haarlem aanvullende maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren en de rijtijd binnen de eigen gemeente te compenseren. Het is op het moment van schrijven nog onbekend of dit budgetneutraal uitvalt. In april 2026 worden de resultaten van de rijtijdmetingen bekend en wordt deze meegenomen in het Vervoerplan 2027. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio stelt dit Vervoerplan met daarin ook de resultaten van de rijtijdmetingen in Haarlem waarschijnlijk vast bij de DB-vergadering van 1 juli 2026.

### **27 extra elektrische bussen**

In de begroting was aangegeven dat we in 2026 de laatste stappen zouden zetten om de 21 laatste reguliere dieselbussen te vervangen voor 27 elektrische bussen. We hebben hiervoor € 11 miljoen gereserveerd binnen het Ontwikkelfonds ov. De Vervoerregio werkt samen met Connexxion aan de vervanging van deze bussen. Het DB heeft in april hierover een besluit genomen. De nieuwe bussen stromen waarschijnlijk begin 2027 in.

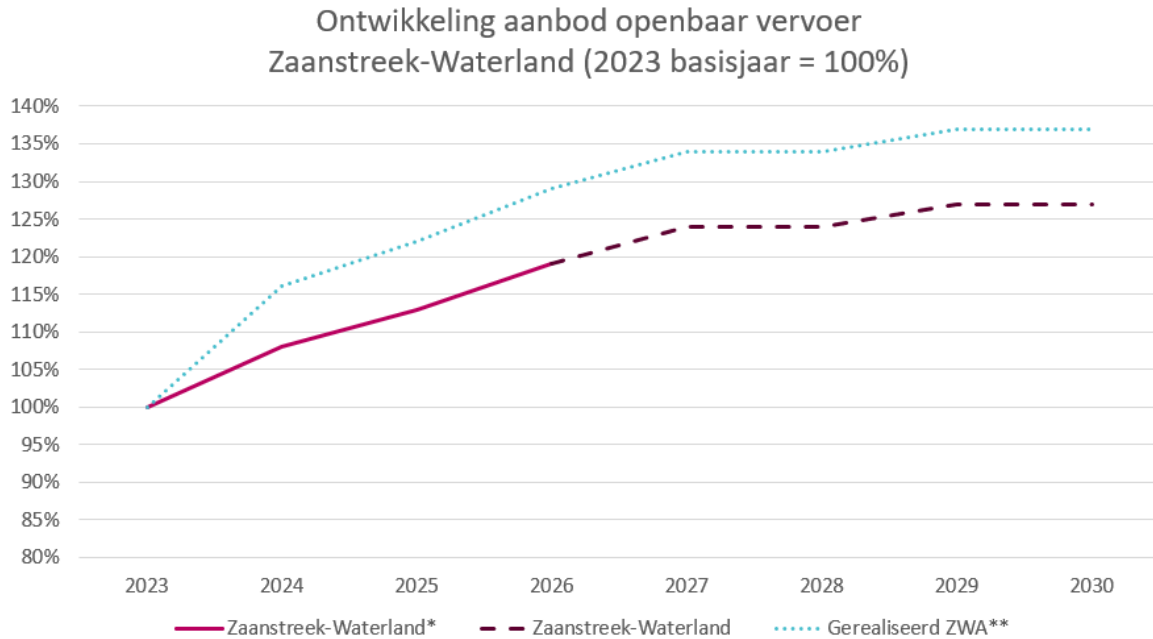
### **Kidsvrij AML**

Het DB van de Vervoerregio heeft 5 maart besloten om vanaf 1 april 2026 een gratis kinderkaartje te introduceren in Amstelland-Meerlanden. Connexxion had dit voorstel gedaan omdat Amstelland-Meerlanden de enige regio in Noord-Holland was zonder kinderkaartje en dat dit vooral in Haarlem voor problemen zorgde waar kinderen op de ene lijn van Connexxion (lijnen die vallen onder de concessie Noord-Holland) wel gratis konden reizen en de andere niet. Vanuit de Vervoerregio wordt hier maximaal € 0,2 miljoen subsidie uit de Bikkergelden voor verleend. Dit past binnen de uitgangspunten van het maatregelenpakket en het daarvoor beschikbare budget.

## Concessie Zaanstreek-Waterland

### Uitvoeringskwaliteit en aanbod ontwikkeling

**Figuur 4. Ontwikkeling aanbod openbaar vervoer Concessie Zaanstreek-Waterland**



\* Laat de ontwikkeling van het aanbod zien op basis van de afspraken in de Concessie, vergeleken met het basisjaar 2023

\*\*Laat de (geprognostiseerde) gerealiseerde aanbod ontwikkeling zien, vergeleken met het basisjaar 2023

In de begroting 2026 werd de verwachting uitgesproken dat 2026 in het teken zou staan van het door ontwikkelen en uitbreiden van het aanbod. De verwachting was dat de prestaties van de EBS dusdanig verbeterd zouden zijn, dat er gestuurd kon worden op het aanbieden van het niveau van de bieding per eind 2025.

De prestaties van EBS bleven gedurende 2025 achter op de eerdere verwachting. De verwachting dat eind 2025 gereden zou worden volgens het niveau van de bieding is bijgesteld. De Vervoerregio stuurt op een betrouwbaar netwerk waarbij is besloten opschalingen stapsgewijs in te voeren.

Eind 2025 en begin 2026 werd duidelijk dat de prestaties van EBS sterk verbeterden. De Vervoerregio heeft er daarom mee ingestemd om medio maart 2026 de dienstregeling op te schalen, en daarmee het ov-aanbod in het concessiegebied Zaanstreek-Waterland te vergroten. De opschaling is een stap van 91% naar 95% in vergelijking met het aanbod uit de bieding. Als we het aanbod van EBS in 2026 vergelijken met het basisjaar 2023 (Concessie Zaanstreek & Concessie Waterland), is het aanbod in de Concessie Zaanstreek-Waterland vooralsnog met 19% gegroeid (figuur 4). Daarentegen is de opschaling nog niet op het niveau van de bieding. Ten opzichte van het basisjaar 2023 laat de (geprognoseerde) gerealiseerde aanbodontwikkeling in de huidige concessie Zaanstreek-Waterland een toename zien. Tegelijkertijd is deze groei in de praktijk vanaf 2024 niet altijd als zodanig ervaren, doordat factoren zoals uitval en opstartproblemen het daadwerkelijk gereden aanbod op straat hebben beïnvloed. Het (geprognoseerde) gerealiseerde aanbod voor de jaren 2023 en 2024 is gebaseerd op de daadwerkelijke gerealiseerde cijfers uit de eindafrekening 2023 en 2024. Voor de jaren daarna betreft dit een prognose op basis van het geplande aanbod conform de afspraken binnen de Concessie, de Vervoerregio blijft EBS sturen op het behalen van het geboden niveau. De verwachting is dat Vervoerplan 2027 hier invulling aan gaat geven.

### **Mobiliteitsmakelaar**

Naast de uitvoeringskwaliteit en aanbodontwikkeling focust de Vervoerregio op de inzet van de mobiliteitsmakelaar. De beoogde focus van de Vervoerregio was opgenomen in de begroting 2026.

De mobiliteitsmakelaar is inmiddels gestart bij EBS en houdt zich onder andere bezig met de effecten van evenementen en wegwerkzaamheden op de dienstregeling en omgeving. De Vervoerregio is tevreden dat er tijdig een mobiliteitsmakelaar is aangenomen, zoals aangeboden in de bieding. Een proactieve en verbindende houding is noodzakelijk en dit wordt benadrukt in de contractbeheergesprekken met de vervoerder.

Tot slot is in de begroting 2026 opgenomen dat het busstation Edam een aanpassing nodig heeft. Inmiddels is dit project gestart. Via projectbegeleiding worden de wensen en kaders vanuit de Vervoerregio meegegeven. Daarnaast zijn zowel de gemeenten als EBS nauw betrokken.

### **Omgeving**

De gehele regio Amsterdam blijft te maken hebben met uitzonderlijk veel wegwerkzaamheden. In Zaanstreek-Waterland zijn eind 2025 en begin 2026 verschillende werkzaamheden geweest die wijzigingen in de routes en/of bediende haltes hebben veroorzaakt. De Vervoerregio benadrukt bij EBS dat goed contact met de wegbeheerders van essentieel belang is voor het tijdig aanbieden van passend vervoer. Ook benadrukken we dat goede reizigerscommunicatie noodzakelijk is voor een prettige ervaring van de reis.

In Amsterdam is de snelheid op veel wegen aangepast van 50 naar 30 km/u. Deze snelheidsverlaging wordt ook verder onderzocht door gemeenten uit Zaanstreek-Waterland. De aanpassing in snelheid draagt bij aan verbetering van de verkeersveiligheid, maar kan wel uitdagingen met zich meebrengen voor de snelheid en kosten van de dienstregeling van de bus. De Vervoerregio is actief betrokken bij de gemeenten om de effecten op het openbaar vervoer in kaart te brengen en waar nodig te minimaliseren.

### Beheersmaatregelen

Tijdens het contractbeheer-overleg blijft er vanuit de Vervoerregio grote aandacht voor de kwaliteit van de dienstregeling. Zo lang er niet een volledige dienstregeling wordt gereden volgens de bieding, wordt er subsidie ingehouden. Dit bedrag gaat naar het Ontwikkelfonds ov, zodat dit ingezet kan worden voor het openbaar vervoer in de regio.

De kwaliteit van de dienstregeling groeit waardoor er ruimte ontstaat om gesprekken te voeren over andere delen van de offerte. Dit is ook in lijn met de verwachting in de begroting 2026.

### Implementatieboete

Vanwege de problematische start van de concessie is er een implementatieboete opgelegd aan EBS. Na consultatie met de adviescommissie Zaanstreek-Waterland is besloten dat het geld niet terugvloeit naar het Ontwikkelfonds ov, maar rechtstreeks ten goede moet komen aan de reizigers in Zaanstreek-Waterland. Hiervoor is een subsidieregeling opgesteld met vastgestelde kaders, deze is vastgesteld door het dagelijks bestuur. Het geld is naar rato verdeeld over de gemeenten in Zaanstreek-Waterland. Er kan tot en met 31 december 2026 een aanvraag ingediend worden bij de Vervoerregio, die deze vervolgens toetst en goedkeurt.

In de eerste 3 maanden van 2026 zijn er twee aanvragen binnengekomen en goedgekeurd, van Oostzaan en Wormerland. De Vervoerregio biedt ondersteuning aan bij de gemeenten voor het vinden van een passende besteding van de beschikbare financiële middelen.

**Tabel 9. Baten en lasten Concessies Streek**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>157.489</b>	<b>161.938</b>	<b>4.448</b>
Amstelland-Meerlanden	67.771	70.796	3.025
Motie Bikker	26.377	10.230	-16.147
Ontwikkelfonds ov	12.830	25.337	12.507
Overige kosten ov	450	462	12
Zaanstreek-Waterland	50.061	55.113	5.052
<b>Baten</b>	<b>-7.500</b>	<b>-7.507</b>	<b>-8</b>
Bijdragen derden	-6.980	-6.987	-8
Specifieke Uitkering	-520	-520	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>149.989</b>	<b>154.430</b>	<b>4.441</b>

### De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Concessies Streek.

Ontwikkelfonds ov

- In de jaarrekening 2025 zijn onder andere de bedragen voor de eindafrekeningen van Zaanstreek-Waterland en Amstelland Meerlanden over voorgaande jaren doorgeschoven naar 2026. Gezien de definitieve vaststelling van de eindafrekeningen in het tweede kwartaal, is de toevoeging direct aan het ontwikkelfonds toegevoegd. Dit leidt tot een **incidentele** ophoging van € 2,7 miljoen.

## 1e Bestuursrapportage 2026

- Het Ontwikkelfonds ov is geactualiseerd naar aanleiding van de voortgang van de lopende projecten, zoals beschreven in paragraaf 3.1.4 Concessies onder het kopje Ontwikkelfonds ov. Hierdoor wordt het budget voor 2026 **incidenteel** met € 1,3 miljoen doorgeschoven naar volgende jaren.
- In 2026 wordt een indexatie toegevoegd aan het Ontwikkelfonds van € 0,2 miljoen

### Motie Bikker

- De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt **structureel** 2,6 %. Daarnaast zorgt het verschil tussen de werkelijke (4,02%) en voorlopige (3,35%) indexatie over 2025 voor een verhoging van **structureel** 0,67%. In totaal wordt een bedrag van € 0,5 miljoen voor indexatie aan de begroting 2026 van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- In de begroting 2026 is voorgesteld de SOV korting in 2026 te dekken vanuit het maatregelenpakket Bikker. Dit was voor de concessie Zaanstreek-Waterland nog niet gebeurd voor 2026. Een bedrag van € 2,1 miljoen wordt **incidenteel** binnen dit subprogramma overgeheveld vanuit de regel Motie Bikker naar de regel concessie Zaanstreek-Waterland.
- Projecten Publieke mobiliteit, Verlichten personeelstekort, Landelijke en regionale tariefmaatregelen, OV Imago en gebruik en de resterende Reservering voor onvoorzien en ontwikkelingen in motie Bikker zijn doorgeschoven van 2025 naar 2026. Dit is een **incidentele** verhoging voor een bedrag van € 3,0 miljoen.
- In de begroting 2026 is de SOV-korting voor de concessie Amstelland Meerlanden ten laste van de Bikkergelden opgenomen. Omdat deze middelen al waren begroot binnen het budget voor Amstelland Meerlanden, wordt het budget voor Motie Bikker met € 1,0 miljoen **incidenteel** verlaagd.

### Amstelland-Meerlanden

- De concessie Amstelland Meerlanden is geïndexeerd met de voorlopige LBI naar prijspeil 2026. Een specificatie van percentages zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1.4 Concessies onder het kopje indexaties. De indexatie is een **structurele** ophoging van € 1,4 miljoen. De dekking komt uit de BDU indexatie.
- Vanuit de jaarrekening 2025 zijn bedragen voor de concessie Amstelland Meerlanden doorgeschoven naar 2026 met name voor de doorstroom Buitenvelderttunnel, de afwikkeling van de subsidie 2025 en eventuele bonus over 2025. Dit is een **incidentele** ophoging van € 1,7 miljoen. Definitieve afrekening vindt naar verwachting plaats in 2026.

### Zaanstreek-Waterland

- De concessie Zaanstreek-Waterland is geïndexeerd met de voorlopige LBI naar prijspeil 2026. Een specificatie van percentages zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1.4 Concessies onder kopje indexaties. De indexatie is een **structurele** ophoging van € 1,9 miljoen. De dekking komt uit de BDU indexatie.

- Vanuit 2025 zijn bedragen voor de concessie Zaanstreek-Waterland doorgeschoven naar 2026 met name het deel van de opgelegde implementatie boete dat beschikbaar is voor gemeenten, zoals onder het kopje Implementatieboete op bladzijde 36 is beschreven, dat in 2025 nog niet besteed was. Dit is een **incidentele** ophoging van € 1,0 miljoen in 2026.
- In de begroting 2026 is voorgesteld de SOV korting in 2026 te dekken vanuit het maatregelenpakket Bikker. Dit was voor de concessie Zaanstreek-Waterland nog niet gebeurd voor 2026. Een bedrag van € 2,1 miljoen wordt **incidenteel** binnen dit subprogramma overgeheveld vanuit de regel Motie Bikker naar de regel concessie Zaanstreek-Waterland. Dit heeft geen financieel effect op het totaal van het subprogramma.

## De budgettaire aanpassingen tussen de subprogramma's

### Motie Bikker

- Vanuit Motie Bikker wordt een **incidenteel** een bedrag van € 2,0 miljoen overgeheveld naar subprogramma AMRI. Dit zal in 2027 worden gebruikt voor het project Liften en roltrappen.
- De Bikkergelden voor de Impuls naar de halte worden toegevoegd aan het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor een bedrag van € 1,5 miljoen. Dit is een **incidentele** budgetverlaging in dit subprogramma.
- De Bikkergelden voor de Impuls haltetoegankelijkheid worden toegevoegd aan het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor een bedrag van €2 miljoen. Dit is een **incidentele** budgetverlaging in dit subprogramma.
- Motie Bikker is bijgesteld vanwege de uitname voor de SOV gelden concessie Amsterdam. Deze is bij de betreffende concessie opgenomen. Dit is een **incidentele** budgetverlaging in dit subprogramma van € 6,6 miljoen.
- Een **incidentele** verlaging van € 0,1 miljoen als correctie op in 2025 anders geboekte projectkosten, waardoor deze alsnog ten laste van Motie Bikker worden gebracht.
- De korting op de BDU-indexatie die het Rijk in 2025 heeft toegepast heeft een structureel effect. In 2026 wordt dit gedekt uit een verlaging van het maatregelenpakket Bikker. Dit is een **incidentele** verlaging van € 4,2 miljoen.

### Ontwikkelfonds

In de jaarrekening 2025 zijn onder andere de bedragen voor de eindafrekeningen voor 2023 en 2024 doorgeschoven naar 2026 voor subprogramma Concessie Amsterdam. In 2025 zijn middelen vanuit concessie Amsterdam doorgeschoven naar het ontwikkelfonds. Gezien de definitieve vaststelling van de eindafrekeningen in het tweede kwartaal, is de toevoeging verwerkt in het Ontwikkelfonds ov. Dit leidt tot een **incidentele** ophoging van € 10,9 miljoen.

### 3.1.7 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)



Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam. Alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te onderhouden vallen binnen het subprogramma Asset Management Railinfrastructuur (AMRI). Deze werkzaamheden zijn het dagelijks onderhoud, de vervangingsprojecten (groot onderhoud) en de aansturing van GVB als assetmanager. Het onderhoud aan het Signalling & Control (S&C) en andere Operationele systemen vallen hierbinnen.

De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V., de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur GVB Infra B.V. aangewezen als beheerder, zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls). De Vervoerregio heeft voor dit subprogramma een meerjarenreeks voor de periode 2022 – 2034 afgesproken. Binnen deze meerjarenreeks kan, al naar gelang de uitvoeringssnelheid van de onderhoudswerkzaamheden, tussen de jaren worden geschoven. Dit kan zolang de totale bijdrage van deze meerjarenreeks niet wordt overschreden.

In een jaarlijkse cyclus met kaderbrieven en beheerplannen geeft de Vervoerregio per jaar de accenten mee. Het dagelijks bestuur heeft ingestemd met het Beheerplan 2026 AMRI en daarmee opdracht gegeven ter hoogte van € 173,6 miljoen op voorlopig prijspeil 2026 voor alle assetmanagementwerkzaamheden in 2026. Dit heeft betrekking op dagelijks onderhoud tram en metro, MVP tram en metro, Areaal management en een deel van Signalling en Control (S&C), namelijk S&C Beheer. Dit is een stijging van € 26,9 miljoen ten opzichte van de primitieve begroting 2026. Deze stijging van de kosten wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het MVP werk bij de metro, door het verschuiven van het grootschalige onderhoudsproject RAI-Spaklerweg-Overamstel. Deze werkzaamheden zijn zo gepland dat de samenwerking met Zuidasdok wordt opgezocht om zo de overlast voor de reiziger te beperken.

We zijn blij hierin flexibel te kunnen acteren om de overlast voor de reizigers te kunnen beperken, maar zijn ervan bewust dat dit voorbeeld laat zien dat de voorspelbaarheid van onderhoudswerkzaamheden nog niet altijd een gegeven is. In 2026 ligt de focus daarom op het vergroten van de financiële en procesmatige voorspelbaarheid van de onderhoudswerkzaamheden. Dit is vastgelegd in het beheerplan. Daarnaast zijn we in 2026 bezig met de herijking van de AMRI-overeenkomst en het vernieuwen van de Beheervisie. Hiermee wordt 2026 een belangrijk jaar voor het borgen en verder ontwikkelen van de lange termijn afspraken en processen.

### **Herijking procesafspraken & nieuwe beheervisie**

Binnen de herijking ligt de focus op het actualiseren van de procesafspraken in de AMRI-overeenkomst. Door hier een betere structuur in te krijgen ontstaat beter inzicht en sturing op asset management, zodat gezamenlijke doelstellingen van GVB en Vervoerregio behaald kunnen worden. Dit moet leiden tot een gestandaardiseerd proces voor het tijdig en volledig opstellen van het beheerplan en de rapportages, met borging van continuïteit. Daarnaast wordt gewerkt aan één integraal en realistisch sturingsmodel voor de AMRI-meerjarenreeks, waarin beheerplan, rapportages, investeringen en projecten samenkomen. Ook is het belangrijk om af te bakenen wat de grondslag is geweest van AMRI, zodat duidelijk is wat wel en niet binnen de reeks past. Het resultaat van de herijking kan leiden tot het aanpassen van de AMRI-overeenkomst.

We zijn begin 2026 gestart met het opstellen van een nieuwe beheervisie. In dit document zet de Vervoerregio haar visie op kwalitatief en doelmatig beheer van de railinfrastructuur uiteen. We zijn wettelijk verplicht om dit document elke vier jaar vast te stellen. Met de nieuwe versie zorgen we voor een betere borging van de strategische doelen van de Vervoerregio die zijn afgeleid uit ons beleidskader.

### **Vooruitkijken naar technische ontwikkelingen**

Vanuit AMRI constateren wij dat, daar waar beheer en onderhoud zich historisch richtten op stabiele infrastructuur en langjarige vervangingscycli, het ov zich steeds meer ontwikkelt tot een digitaal en technologisch systeem. Innovaties in data, software en mobiliteitsdiensten gaan sneller dan de traditionele cycli van aanleg, beheer en vervanging en dat vraagt aanpassing in de samenwerking met partners en leveranciers. Vanuit programma's als Cyber Security en Obsolescencemanagement moet een goed beeld naar boven komen welke stappen de komende jaren nodig zijn voor de optimalisatie van operationele systemen. Deze ontwikkeling vertaalt zich naar een toename van de financieringsbehoefte voor de komende jaren die vanuit traditioneel oogpunt nieuw is. Vervoerregio en GVB Infra zijn met elkaar in overleg over de grootte van de opgave en de daarbij verwachte investeringen en kostenstijging voor beheer & onderhoud.

### **Fysieke Veiligheid**

Fysieke veiligheid maakt ook onderdeel uit van het subprogramma AMRI. ILT is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als toezichthouder voor lokale spoorwegen. De totale kosten voor dit wettelijk verplichte toezicht is gebaseerd op het aantal kilometers lokaal spoor in de vervoerregio dat ligt in de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn (ca. 350 km), het aantal beheerders (1) en het aantal vervoerders (1) en bedraagt in 2026 €152.893,-. Als gevolg van dit toezicht ontving de Vervoerregio in 2026 van ILT het Toezichtprogramma voor 2026 en afhandelingsbrieven over snelheidsmetingen bij het Centraal station, Parnassusweg/Strawinskylaan en Plein 40/45. Ook is er een afhandelingsbrief ontvangen over alcoholcontroles in samenwerking met de Landelijke Eenheid van de Politie uitgevoerd op de veiligheidsfunctie Trambestuurder op de Remise Havenstraat. Er zijn bij 24 gecontroleerde trambestuurders geen overtredingen geconstateerd. Alle brieven worden besproken met GVB zodat zij eventuele maatregelen kunnen treffen.

**Tabel 10. Baten en lasten Assetmanagement railinfrastructuur AMRI**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>157.351</b>	<b>191.921</b>	<b>34.569</b>
Areaalmanagement AMRI	22.510	22.870	360
Asset Owner kosten AMRI	1.998	1.984	-14
Dagelijks Onderhoud Metro	50.000	53.960	3.960
Dagelijks Onderhoud Tram	24.500	27.041	2.541
MVP Metro	25.000	41.000	16.000
MVP Tram	23.000	27.480	4.480
Overige kosten AMRI	4.964	4.813	-151
Signalling & Controlling	5.379	12.772	7.393
<b>Baten</b>	<b>-1.900</b>	<b>-3.208</b>	<b>-1.308</b>
Bijdragen derden	-1.900	-3.208	-1.308
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>155.451</b>	<b>188.712</b>	<b>33.261</b>

De kosten binnen het subprogramma stijgen voor 2026. In totaal is er € 34,6 miljoen toegevoegd aan de begroting, namelijk € 22,4 miljoen voor uitgaven binnen de AMRI-overeenkomst en € 12,2 miljoen aan de extra posten binnen subprogramma AMRI. Dit is het gevolg van meer onderhoudswerkzaamheden, indexatie en doorgeschoven middelen uit 2025. Onderstaand een specificatie van deze budgettaire aanpassingen.

#### De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma AMRI.

- De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt **structureel** 2,6 %. Daarnaast zorgt het verschil tussen de werkelijke (4,02%) en voorlopige (3,35%) indexatie over 2025 voor een **structurele** verhoging van 0,67%. In totaal wordt een bedrag van € 5,9 miljoen voor indexatie aan de begroting van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- De uitgaven binnen de AMRI-overeenkomst zijn aangepast aan beheerplan 2026. Daarmee zijn de volgende posten geactualiseerd en herverdeeld: Dagelijks onderhoud tram en metro, MVP tram en metro, Areaal management en een deel van Signalling en Control (S&C), namelijk S&C Beheer. In totaal leidt dit tot een **incidentele** verschuiving van € 16,5 miljoen die toegevoegd wordt aan de begroting 2026. Dit wordt deels opgevangen binnen de doorschuif van 2025 naar 2026, namelijk voor € 12,9 miljoen. De resterende € 3,6 miljoen wordt gedekt uit teruggeschoven middelen van latere jaren naar 2026. Volgens de afspraken binnen de AMRI-overeenkomst is dit over de totale looptijd van de overeenkomst budgettair neutraal. Dit betreft een actualisatie van de budgetten.

Binnen de andere posten van subprogramma AMRI, maar buiten de AMRI-overeenkomst is er € 12,2 miljoen toegevoegd aan de begroting. Deze toevoeging bestaat uit de volgende wijzigingen:

## Overige kosten AMRI:

- Binnen Overige kosten AMRI is gestart met de voorbereidingen voor de versnellingen uit het Bikker pakket binnen het programma Verbeteren Beschikbaarheid Liften en Roltrappen. Het volledige projectbudget is ingezet en een aantal onderdelen zijn afgerond. De definitieve realisatie (in dit geval het moment van opleveren van twee nieuwe liften) door GVB is in latere jaren. Bouwwerkzaamheden kosten immers tijd. Daarom is € 5,6 miljoen vanuit de jaarrekening 2025 naar 2026 doorgeschoven en bij deze begrotingswijziging direct herverdeeld naar latere jaren, volgens de planning van GVB. Ten opzichte van de primitieve begroting 2026 resulteert dit in een toevoeging van € 0,7 miljoen aan Overige kosten AMRI.

Het overige deel wordt doorgeschoven naar latere jaren:

Vanuit 2026 is € 0,6 miljoen doorgeschoven naar 2027

Vanuit 2026 is € 3,5 miljoen doorgeschoven naar 2028

Vanuit 2026 is € 0,8 miljoen doorgeschoven naar 2029

- Binnen Overige kosten AMRI is € 2,8 miljoen doorgeschoven van 2025 naar 2026 vanuit toegevoegde, losse projecten binnen AMRI.

## S&amp;C projecten

Voor S&C-projecten is in 2026 in totaal € 7,4 miljoen **incidenteel** extra beschikbaar vanuit doorgeschoven middelen uit 2025:

- -€ 4,0 miljoen voor de doorontwikkeling van S&C, bestaande uit € 2,4 miljoen restant SCMA-resultaat en € 1,5 miljoen onderbesteding in 2025. Deze onderbesteding is doorgeschoven via € 0,9 miljoen in de tweede bestuursrapportage 2025 en € 0,6 miljoen via de jaarrekening 2025.
- -€ 1,4 miljoen voor SCM7 (risicoreservering), vanwege het doorlopen van de opdracht in 2026.
- -€ 2,1 miljoen voor S&C ketenmonitoring vanuit het Bikker-pakket, als gevolg van een latere opstart van de AI-ontwikkeling.

## Bijdragen derden

- De baten zijn **incidenteel** € 0,5 miljoen hoger uitgevallen doordat de restpunten uit de gebruiksmelding van de Noord/Zuidlijn worden overgeheveld naar AMRI vanuit Gemeente Amsterdam. Daarmee zijn ook de lasten incidenteel verhoogd met € 0,5 miljoen binnen het budget van Overige kosten AMRI.
- De baten zijn **incidenteel** € 0,8 miljoen hoger uitgevallen doordat de restpunten van het onderdeel 'Herstel Overige Perronvloeren' (HOPV) worden uitgevoerd onder AMRI. Daarmee zijn ook de lasten incidenteel verhoogd met € 0,8 miljoen binnen het budget Overige kosten AMRI.

**De budgettaire aanpassingen tussen de subprogramma's.**

Ook is er **incidenteel** € 2 miljoen toegevoegd aan het programma Liften & Roltrappen voor de volledige dekking van de twee liften bij Ganzenhoef. Dit budget is toegevoegd vanuit herverdeelde middelen binnen het maatregelenpakket Bikker, die stonden ondergebracht bij Concessies Streek. De middelen worden in deze bestuursrapportage doorgeschoven voor realisatie naar 2027 op basis van het kasritme.

### 3.1.8 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)



De uitvoering van de activiteiten die in de begroting 2026 voor het programma OSS zijn opgenomen, verloopt grotendeels volgens plan. Eventuele wijzigingen ten opzichte van de begroting ontstaan mogelijk door vertraging van opgaven. Mocht dit financiële consequenties hebben dan verwerken wij die in de tweede bestuursrapportage.

Zo zal de aanpak flexvervoer wachten op een aantal stappen die eerst gezet worden voor het overkoepelende onderwerp publieke mobiliteit. De implementatie van eventuele nieuwe reisproducten zal als gevolg van een nieuw tariefsysteem beperkt zijn dit jaar. Het budget voor openbaar vervoer gerelateerde onderzoeken (waar de bekostiging van DOVA onder valt) valt momenteel € 0,3 miljoen hoger uit dan begroot. Dit lijkt echter binnen het overkoepelende OSS-budget te passen. Ook dit monitoren wij richting de tweede bestuursrapportage.

Dit jaar maken we een professionaliseringsslag als het gaat om de inzet van OSS middelen. Dit doen we met twee producten die in voorbereiding zijn; een toetsingskader (voor toelating van projecten en aanvragen) en een onderzoeksagenda (gebaseerd op de strategische doelen van de Vervoerregio). Beide verwachten wij in het derde kwartaal af te ronden.

**Tabel 11. Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>8.749</b>	<b>9.456</b>	<b>707</b>
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	450	462	12
MRA Smart Mobility	780	800	20
MRA Spoordossier	200	205	5
MRA verkeersmodel VENOM	473	485	12
OSS overige projecten	6.846	7.504	658
<b>Baten</b>	<b>-1.049</b>	<b>-1.076</b>	<b>-27</b>
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	-250	-257	-7
MRA Smart Mobility	-460	-472	-12
MRA Spoordossier	-160	-164	-4
MRA verkeersmodel VENOM	-179	-184	-5
OSS overige projecten	0	0	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>7.700</b>	<b>8.380</b>	<b>680</b>

**De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma OSS.**

- Vanaf 2026 wordt binnen OSS voor het eerst indexatie toegepast. Deze volgt de (voorlopige) BDU-indexatie van 2,6%. Dit leidt tot een **structurele** ophoging van het OSS-budget van € 0,2 miljoen aan de lastenkant. Ook de baten zijn met dezelfde indexatie verhoogd.
- In de tweede bestuursrapportage 2025 is een bedrag van € 0,1 miljoen **incidenteel** doorgeschoven van 2025 naar 2026. Dit hangt samen met uitgestelde werkzaamheden, waaronder de implementatie van de informatiestrategie.
- Verder bedraagt de jaarlijkse subsidiebeschikking aan CROW–KpVV voor de periode 2024–2027 € 0,9 miljoen. Hiervan wordt 80% jaarlijks als voorschot uitbetaald; de resterende 20% (€ 0,2 miljoen) wordt gereserveerd en in 2028 afgerekend bij de definitieve vaststelling van de subsidie. Hierdoor is in de tweede bestuursrapportage van 2025 in totaal € 0,4 miljoen **incidenteel** doorgeschoven van 2025 naar 2026 binnen OSS overige projecten.

**Er zijn geen aanpassingen tussen de subprogramma's.**

### 3.1.9 Apparaatskosten Verkeer & Vervoer



De uitvoering van het subprogramma Apparaatskosten verloopt volgens planning. De teams binnen Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en het Expertisecentrum Projecten werken doelgericht aan hun teamplannen en dragen bij aan een efficiënte bedrijfsvoering binnen de Vervoerregio. Waar nodig worden externe bureaus ingeschakeld om de bezetting op peil te houden en de continuïteit van de werkzaamheden te waarborgen. De nieuwe CAO voor gemeenten en gemeenschappelijke regelingen leidt tot geleidelijke loonstijgingen in de periode 2025–2027, wat doorwerkt in de apparaatskosten over deze jaren.

**Tabel 12. Baten en lasten Apparaatskosten Verkeer & Vervoer**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>11.843</b>	<b>12.315</b>	<b>472</b>
Directe personeelslasten	10.914	11.324	410
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	929	991	62
<b>Baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bijdragen derden	0	0	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>11.843</b>	<b>12.315</b>	<b>472</b>

#### De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Apparaatskosten.

- Voor de inhuurkosten geldt dat de oorspronkelijke BDU-indexatie voor 2025 van 3,35% is gecorrigeerd naar de werkelijke indexatie van 4,02%, en dat voor 2026 voorlopig wordt uitgegaan van 2,6%. In totaal wordt **structureel** een bedrag van € 0,1 miljoen voor indexatie aan de begroting van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- De directe personeelslasten worden **structureel** met € 0,6 miljoen opgehoogd door de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027. De verhoging komt door de afgesproken loonontwikkelingen in 2025.

#### De budgettaire aanpassingen tussen de subprogramma's.

Een formatieplaats is verschoven van Apparaatskosten V&V naar Overhead, wat leidt tot een **structurele** overheveling van € 0,2 miljoen.

## 3.2 Overhead



### **Bedrijfsvoering**

Binnen Bedrijfsvoering lopen de meeste activiteiten in 2026 zoals gepland. De focus ligt dit jaar op de implementatie van nieuwe systemen (o.a. Lumen en Lias), verdere digitalisering en organisatieontwikkeling. Ook wordt gewerkt aan het verbeteren van contract- en leveranciersmanagement.

De kosten voor arbo liggen hoger dan eerder begroot, onder andere door een toename in ziekteverzuim en de overgang naar een nieuwe arbodienstverlener. Binnen HR ligt in 2026 de nadruk op een meer preventieve aanpak van verzuim, met als doel om de kosten op termijn te stabiliseren. Hierdoor zijn er in deze begroting extra middelen aangevraagd. In de tweede bestuursrapportage van dit jaar wordt bezien of er wederom aanvullende bijstelling nodig is, afhankelijk van de ontwikkeling van het verzuim en het effect van deze aanpak. De overige ontwikkelingen binnen Bedrijfsvoering, zoals IT, organisatieontwikkeling en contractmanagement, worden binnen de bestaande budgetten opgevangen en vallen onder de reguliere indexatie.

Separaat wordt een investeringskrediet aangevraagd voor de implementatie van een nieuwe IT-Dienstverlener (Proxsys) voor de Vervoerregio. Onderdeel van het project is het beschikbaar stellen van nieuwe laptops en telefoons voor alle medewerkers en het vernieuwen en optimaliseren van het interne- en het externe- netwerk. De totale investeringskosten bedragen € 0,6 miljoen (excl. btw) en zijn onderverdeeld in de hoofdcomponenten zoals weergegeven in tabel 15. Daarnaast is in de tabel de jaarlijkse afschrijvingslast op basis van het totale investeringsbedrag opgenomen. Conform de interne waarderingsregels (Financiële verordening 2023 | Lokale wet- en regelgeving) wordt deze investering uniform afgeschreven over een termijn van vijf jaar. Hiermee wordt de investering gelijkmatig verdeeld over de afschrijvingsjaren, zonder impact op de exploitatie binnen de begroting 2026.

**Tabel 13. Investeringskrediet**

Bedragen in € 1.000,-

Investeringskrediet	Afschrijvingstermin in jaren	Investeringsbedrag	Afschrijving mei-dec 2026	Afschrijving per jaar 2027-2030	Afschrijving jan-apr 2031
Investeringskrediet	Afschrijvingstermin in jaren	Investeringsbedrag	Afschrijving mei-dec 2026	Afschrijving per jaar 2027-2030	Afschrijving januari
Laptops	5	314			
Telefoons	5	184			
Netwerk en overige kosten	5	92			
<b>Totale investering</b>		<b>590</b>	<b>79</b>	<b>118</b>	<b>39</b>

De investeringskosten zijn een zo goed mogelijke weergave van de investering. Door de implementatie op dit moment kunnen bedragen fractioneel afwijken. In de tweede bestuursrapportage 2026 zullen eventuele noodzakelijke aanpassingen gedaan worden. Deze investering heeft geen impact op de huidige begroting en blijft binnen de afgesproken begrotingsgrenzen.

### Financiën

Op financieel gebied willen we een stabiele, verantwoorde, efficiënte en transparante huishouding handhaven, ter ondersteuning van onze organisatiedoelen. Om dit financieel beheer te ondersteunen en om een verdere kwaliteitsslag te maken hebben we in 2025 aanbestedingen gedaan voor twee nieuwe systemen: een financieel systeem en een begrotingssysteem. Beide aanbestedingen zijn succesvol doorlopen en de contracten zijn in het eerste kwartaal van 2026 getekend. Als nieuw financieel systeem gaan we werken met Lumen Civitas en als begrotingssysteem met Lias inControl van Ilionx. Dit jaar staat in het teken van de implementatie van deze systemen. Hiervoor hebben we een projectorganisatie ingericht. Het financieel systeem nemen we in januari 2027 in gebruik. Het begrotingssysteem nemen we gefaseerd al in 2026 in gebruik. Deze bestuursrapportage hebben we voor het eerst gedeeltelijk opgesteld met behulp van Lias inControl. Voor de tweede bestuursrapportage wordt de schrijfmodule verder uitgebreid met Taakbeheer en workflows, waardoor de rapportage organisatiebreed kan worden opgesteld. De begrotingsmodule, waarin de begroting wordt beheerd en begrotingswijzigingen worden opgevoerd, volgt in 2027.

Daarnaast zijn we gestart met de aanbestedingsprocedure voor onze fiscale dienstverlening, omdat de huidige overeenkomst met Fiscaliade in november afloopt. De aanbesteding is op 1 mei gepubliceerd. We gaan er vooralsnog vanuit dat een nieuw contract binnen de huidige budgettaire kaders past.

### Bestuur en Communicatie

Binnen het team Bestuur & Communicatie lopen alle activiteiten zoals gepland. Het team Bestuur & Communicatie is bezig met de voorbereidingen op de start van een nieuwe regio raad na de gemeenteraadsverkiezingen van 18 maart 2026. Voor de regio raadsleden en de nieuwe leden van het dagelijks bestuur wordt een uitgebreid introductieprogramma gemaakt. Tijdens de regio raadsvergadering in mei 2026 worden de nieuwe regio raadsleden geïnformeerd over een aantal belangrijke inhoudelijke thema's. Op 16 juni is er een Regiodag voor alle regio raadsleden en alle wethouders van onze 14 gemeenten.

Evaluatie van het bestuursakkoord 2022-2024 is zo goed als afgerond. De voorbereidingen zijn gestart om te komen tot een nieuw bestuursakkoord voor de komende vier jaar nadat een nieuw dagelijks bestuur is gestart.

We continueren de lobby om de regionale mobiliteit op de politieke agenda te houden. Nu het regeerakkoord er ligt, intensiveren we onze lobby op die zaken die nog niet in ons voordeel zijn beslecht, zoals de tekorten op het project OVAH en BDU en 'de koek moet groter': de lobby voor meer geld voor mobiliteit. We werken daarnaast aan verankering van mobiliteit in gemeentelijke coalitieakkoorden en landelijke beleidsagenda's. In maart is voor BDU een succesvol evenement georganiseerd in Den Haag waar verschillende Tweede Kamerleden bij aanwezig waren.

We blijven 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 voorbereidingen zijn gestart voor de organisatie van het ov congres op 7 oktober 2026. Dit organiseren we in ons 'Huis van de Regio'.

Dit jaar is de Innotrans beurs in Berlijn. Een relevante beurs voor de Vervoerregio die eens per twee jaar plaatsvindt. Alle relevante spelers in de railwereld komen hier samen om te netwerken, producten aan te prijzen en ontwikkelingen en trends te monitoren. Om als serieuze partij mee te doen in de railwereld en op de hoogte te zijn van de ontwikkeling van de markt is het nodig dat de Vervoerregio aanwezig is op de beurs. De kosten hiervoor komen boven op de al bestaande congreskosten. We monitoren hoe onze deelname aan congressen verloopt dit jaar.

**Tabel 14. Baten en lasten Overhead**

Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>16.163</b>	<b>17.116</b>	<b>953</b>
<b>Materiële kosten</b>	<b>5.639</b>	<b>5.749</b>	<b>110</b>
Bedrijfsvoering	4.506	4.674	168
Bestuur en ondersteuning	169	125	-45
Communicatie	200	162	-38
Financien	763	788	25
<b>Personele kosten</b>	<b>10.524</b>	<b>11.367</b>	<b>843</b>
Directe personeelslasten	8.413	8.964	551
Inhuur	2.111	2.403	292
<b>Baten</b>	<b>-224</b>	<b>-232</b>	<b>-7</b>
<b>Materiële kosten</b>	<b>-224</b>	<b>-232</b>	<b>-7</b>
Bedrijfsvoering	-224	-232	-7
<b>Personele kosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Directe personeelslasten	0	0	0
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>15.939</b>	<b>16.884</b>	<b>946</b>

## De budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Overhead.

### *Materiële kosten*

- De voorlopige indexatie voor 2026 bedraagt 2,6 %. Daarnaast zorgt het verschil tussen de werkelijke (4,02%) en voorlopige (3,35%) indexatie over 2025 voor een verhoging van 0,67%. In totaal wordt **structureel** een bedrag van € 0,2 miljoen voor indexatie aan de begroting van de materiële kosten van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- Daarnaast verlagen we bij Bestuur en Communicatie de lasten **structureel** met € 0,1 miljoen in verband met niet-benutte budgetten.

### *Personele kosten*

- De directe personeelslasten worden **structureel** met € 0,4 miljoen opgehoogd door de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027. De verhoging komt door de afgesproken loonontwikkelingen in 2025.
- Ook voor de inhuurkosten geldt dat de oorspronkelijke BDU-indexatie voor 2025 van 3,35% is gecorrigeerd naar de werkelijke indexatie van 4,02%, en dat voor 2026 voorlopig wordt uitgegaan van 2,6%. In totaal wordt **structureel** een bedrag van € 0,1 miljoen voor indexatie aan de begroting van dit subprogramma toegevoegd. Dit wordt gedekt uit de BDU-indexatie.
- Daarnaast wordt, om in 2026 voldoende capaciteit beschikbaar te hebben voor de implementatie van het Planning & Control-systeem en het financiële systeem, € 0,2 miljoen aan inhuurbudget uit 2025 **incidenteel** doorgeschoven naar 2026.

## De budgettaire aanpassingen tussen de subprogramma's.

Een formatieplaats is verschoven van Apparaatskosten V&V naar Overhead, wat leidt tot een structurele overheveling van € 0,2 miljoen.

### 3.3 Algemene dekkingsmiddelen



De algemene dekkingsmiddelen worden ingezet voor de financiering van de mobiliteitsdoelstellingen. Deze middelen bestaan uit:

- De Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU), een structurele inkomstenbron die de Vervoerregio ontvangt van het ministerie van IenW;
- De rentebaten op de bussenleningen;
- De rentebaten uit schatkistbankieren;
- De marktconformiteitstoeslag die de Vervoerregio aan GVB Activa berekent voor de garantstelling op hun leningen.

Over 2026 ontvangen we € 614,6 miljoen. Hierin zijn additionele middelen opgenomen voor een bedrag van € 19,8 miljoen. Dit bestaat uit € 2,0 miljoen voor Sbab Spreiden en Mijden, € 14,3 miljoen voor OVAH en € 3,5 miljoen Guisweg.

Voor de indexatie voor 2026 gaan we uit van een voorlopig percentage van 2,6%. Dit leidt tot een verhoging van € 15,5 miljoen. In juni/juli verwachten wij de indexatie van het ministerie van IenW voor 2026 te vernemen.

**Tabel 15. Baten en Lasten Algemene dekkingsmiddelen**  
Bedragen x € 1.000

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Vast te stellen begrotings-wijzigingen
<b>Lasten</b>	<b>4.375</b>	<b>3.794</b>	<b>-580</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>4.375</b>	<b>3.794</b>	<b>-580</b>
Rentelasten	4.375	3.794	-580
<b>Baten</b>	<b>-609.841</b>	<b>-712.247</b>	<b>-102.406</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>-609.841</b>	<b>-712.247</b>	<b>-102.406</b>
BDU-jaarbijdrage	-599.165	-630.095	-30.931
BDU-saldo voorgaande jaren	5.543	-68.540	-74.083
Rentebaten	-16.219	-13.612	2.607
<b>Saldo baten en lasten</b>	<b>-605.466</b>	<b>-708.453</b>	<b>-102.987</b>

De post BDU-saldo van voorgaande jaren is het saldo van alle mutaties van de programma's Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In de primitieve begroting was de verwachting dat € 5,5 miljoen kon worden toegevoegd aan de balanspost 'Vooruitontvangen BDU'. We verwachten aan het eind van 2026 een bedrag van 68,5 miljoen te onttrekken aan de balanspost. Dit komt met name door de doorgeschoven verplichtingen uit 2025 die in 2026 tot uitvoering komen. In 2025 zijn deze middelen toegevoegd aan de balanspost en in 2026 worden ze door middel van deze bestuursrapportage toegevoegd aan de begroting 2026.

## 4. Ontwikkeling liquiditeiten

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van busleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze financiële stromen lopen via de balans. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten).

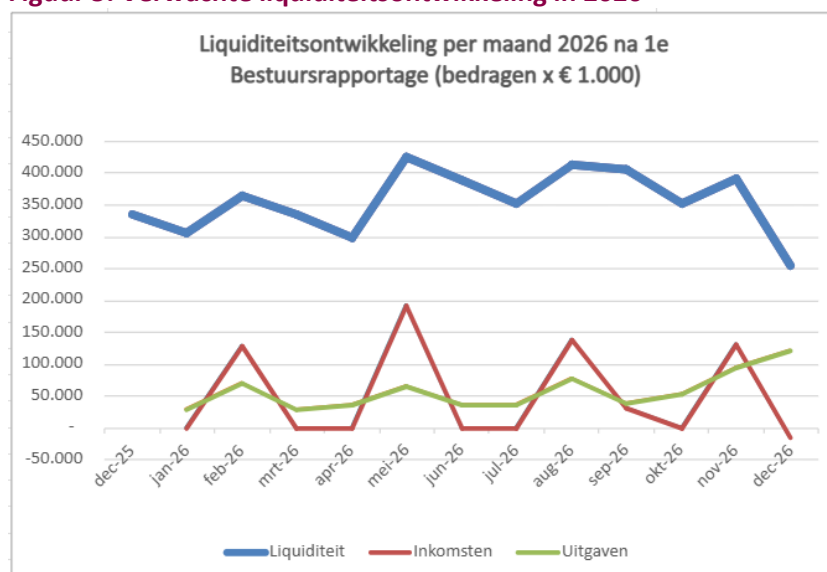
Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2026 uit op € 255,6 miljoen positie. Hierin werd in de primitieve begroting 2026 een liquiditeit van € 297,1 miljoen positief geraamd. Het saldo is gebaseerd op een raming van uitgaven en ontvangsten. Het verschil is het gevolg van wijzigingen in baten en lasten die in deze bestuursrapportage zijn opgenomen.

**Tabel 16. Liquiditeitsprognose**

Bedragen in € 1.000,-

	Primitieve begroting 2026	Begroting 2026 na 1e bestuursrapportage 2026	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2026	305.358	334.539	29.181
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	1.944	3.767	1.823
Overige inkomsten	579.351	602.069	22.718
Overige uitgaven	-589.577	-684.768	-95.191
<b>Eindstand liquide middelen 31 december 2026</b>	<b>297.076</b>	<b>255.606</b>	<b>-41.470</b>

**Figuur 5. Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2026**



# Bijlagen



In dit overzicht vindt u alle bijlagen behorende bij de bestuursrapportage.

## Afkortingenlijst

<b>AB</b>	<b>Amsterdam Bereikbaar</b>
AI	Artificial Intelligence
AMRI	Asset Management Rail Infra
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)
BRT	Bus Rapid Transit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IA	Investeringsagenda
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
ICT	Informatie- en communicatie technologie
IT	Informatie technologie
LBI	Landelijke Bijdrage Index
LTI	Landelijke Tarieven Index
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJIP	Meerjaren Investeringsplan Strategische Activa
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
Ov	Openbaar vervoer
OVAH	Ov verbinding Amsterdam Haarlemmermeer
OVSA	Ov verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum
P&C	Planning & Control
R-net	Randstadnet
SADC	Schiphol Area Development Company
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SCMA	Signalling & Control Metro Amsterdam
S&C	Signalling & Control
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
SPUK	Specifieke uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
STOMP	Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privé auto
TEA	Tijdelijke Eindhalte Amsteltram
TVOV	Tegemoetkoming Openbaar Vervoer
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
ZE	Zero Emissie

# Colofon



## **Uitgave Vervoerregio Amsterdam**

Postbus 626  
1000 AP Amsterdam  
tel. 020 527 37 00  
info@vervoerregio.nl  
www.vervoerregio.nl



## **Fotografie**

Wiebke Wilting  
Arjen Vos  
Debby Liew-On  
Menno Herstel  
Miranda Smit

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

Amsterdam, juni 2026 ©