




2^E BESTUURSRAPPORTAGE 2025

INHOUD

1. Managementsamenvatting	4
1.1. Samenvatting	4
1.2. Begrotingswijzigingen	6
2. Financieel beeld	13
3. Ontwikkelingen per begrotingsonderdeel	16
3.1. Programma Verkeer & Vervoer	16
3.1.1. Investeringsagenda Mobiliteit	16
3.1.2. Amsteltram	21
3.1.3. Grote projecten schaa sprong ov	22
3.1.4. Concessies	24
3.1.5. Concessie Amsterdam	28
3.1.6. Concessies Streek	33
3.1.7. Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	37
3.1.8. Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	40
3.1.9. Apparaatskosten	42
Overhead	43
Algemene dekkingsmiddelen	46
Ontwikkeling liquiditeiten	47
Bijlage 1: Afkortingenlijst	48



Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is het voor gemeenten, provincies en gemeenschappelijke regelingen verplicht om minstens één tussentijdse voortgangsrapportage per jaar op te stellen. Volgens eerdere instemming van de regioraad brengt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio twee keer per jaar tussentijds verslag uit over de voortgang en voorziene afwijkingen op de vastgestelde begroting. 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 bestuursrapportages dienen daarmee ook als voorstellen voor begrotingswijzigingen, die de regioraad kan vaststellen en/of herzien.

1. MANAGEMENTSAMENVATTING

1.1. SAMENVATTING

In de Begroting 2025 van de Vervoerregio Amsterdam ligt de focus op het realiseren van een duurzaam, inclusief, veilig, gezond en bereikbaar mobiliteitssysteem. Om dat te bereiken investeert de regio in openbaar vervoer, fiets- en voetgangersinfrastructuur, verkeersveiligheid, gedragsmaatregelen, deelmobiliteit, flexvervoer en grote infrastructuurprojecten. Daarbij wordt rekening gehouden met de groeiende woningbouwopgave en het streven naar gelijke mobiliteitskansen voor alle inwoners. De begroting laat een duidelijke koerswijziging zien: van het optimaliseren van bestaande systemen naar het versterken van de basisvoorzieningen in de hele regio, met de mens en brede welvaart als uitgangspunt.

In juni 2025 heeft de Vervoerregio de indexatiebrief voor de BDU ontvangen. Door gesprekken met het Ministerie IenW werd duidelijk dat er een korting op de indexatie uitgevoerd zou worden. De oorspronkelijke indexering € 23,2 bedroeg miljoen. Hier is een correctie op uitgevoerd. De definitieve indexatie 2025 bevat namelijk een korting van 50% voor het onderdeel prijsbijstelling. Hierdoor komt onze definitieve indexatie uit op een bedrag van € 19,0 miljoen. Dit betekent een korting van € 4,2 miljoen. Aan de andere kant stijgen de prijzen wel op onze lasten. Voor 2025 en 2026 maken we incidenteel budget beschikbaar vanuit de Bikkergeldten om deze korting te dekken. Dit leidt tot een herverdeling over de doelstellingen van deze gelden, waarbij we budgetten gebruiken uit het Bikkerpakket die nog niet concreet besteed of verplicht zijn, maar waar we wel aan werkten. Hier versoberen we dus op, maar we voorkomen ermee dat we moeten verschromen op zaken die al wel in uitvoering zijn.

Vanuit ons beleidskader zijn voor 2025 drie hoofdthema's gekozen: het waarborgen van de rol van het openbaar vervoer binnen STOMP, het beter spreiden van het STOMP-aanbod over de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit heeft afgelopen maanden al tot mooie maatregelen en resultaten geleid. In hoofdstuk 3.1.1. Investeringsagenda Mobiliteit gaan we hier verder op in.

In 2025 ronden we het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) af. Vanuit dit programma zijn investeringen gedaan om het ov sneller en aantrekkelijker te maken om meer reizigers in aan te trekken.

De uitgaven binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) zijn verhoogd met € 3,4 miljoen. Voor hetzelfde bedrag zijn de opbrengsten verhoogd door ontvangen bijdragen vanuit het Rijk of van derden.

De geplande werkzaamheden in uitvoeringsfase 1 van de tijdelijke eindhalte van de Amsteltram is volgens planning uitgevoerd. De tweede fase start naar verwachting in 2026.

In 2025 blijft de Vervoerregio sturen op groei van het ov-aanbod, ondanks aanhoudende knelpunten zoals personeelstekort en de beschikbaarheid van storingsvrij materieel. Eind 2025 en in 2026 zal het nog een uitdaging worden om de groei in ov-aanbod te kunnen blijven garanderen. Vanuit maatregelenpakket Bikker worden wervingsactiviteiten gefinancierd om het chauffeurstekort te helpen terugdringen.

In Amstelland-Meerlanden is de opschaling bij Connexion volgens planning en afspraak verlopen. Ondanks dat Connexion op het gebied van uitval slechter scoorde afgelopen maanden, is de verwachting voor de komende periode goed.

In Zaanstreek-Waterland bleef de kwaliteit van dienstverlening ook in de afgelopen maanden wisselend. De uitbreiding van het ov-aanbod die EBS zou doorvoeren is daardoor nog niet gedaan. Dit mag namelijk pas zodra de rituitval consistent laag is, en dat is nu nog niet zo. Als ze het aanbod nu al zouden uitbreiden betekent dit dat de

rituitval alleen maar hoger wordt, en dat willen we niet. De uitgave van de implementatieboete van de concessie vindt in 2025 nog niet plaats. Deze is uitgesteld naar 2026 omdat de subsidieregeling pas recent is vastgesteld.

De nieuwe concessie Amsterdam is per 1 juli 2025 ingegaan. In het nieuwe contract zijn de risico's voor de concessiehouder verkleind maar is er ook een maximum gesteld aan het rendement dat GVB jaarlijks kan behalen. Boven een vastgelegde grens vloeit deze winst naar het Kwaliteitsfonds. Zo blijft deze behouden voor de concessie Amsterdam. Daarnaast is afgesproken om met ontwikkeltafels te starten, waarbij met verschillende stakeholders vanuit verschillende invalshoeken over de doorontwikkeling van het ov wordt gesproken. De met GVB afgesproken productiegroei van het ov-aanbod met 2,5% voor dit jaar wordt in stappen gerealiseerd en is vermoedelijk in december 2025 afgerond. Ook wordt in de tweede helft van het jaar de focus gelegd op het meerjareninvesteringsplan voor de strategische activa om aan de reizigersvraag te kunnen voldoen. De levering van de vijfde bestelling elektrische bussen is vertraagd door productieproblemen. De bussen kunnen niet in 2025 geleverd worden. De inbouw van de extra rolstoelplanken in 15G voertuigen is afgerond.

De reguliere beheer- en onderhoudswerkzaamheden van de tram- en metro-infrastructuur verlopen volgens planning. De prestaties van de tram- en metro-infrastructuur zijn over de gehele lijn goed. De beschikbaarheid van de meeste liften en roltrappen is in het tweede kwartaal gelijk aan of boven de norm van 97%. Voor de vijf liften en vier roltrappen die lager presteren dan de norm worden gestructureerd prestatieverbeterende maatregelen genomen. De certificering volgens ISO 55001-norm voor integraal assetmanagement is succesvol afgerond.

De uitvoering van de activiteiten binnen Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) verloopt grotendeels volgens planning. Het platform Smart Mobility van de Metropoolregio Amsterdam heeft een herstart gemaakt. Hierbij is meer focus aangebracht. Het uitgangspunt is om data en digitalisering als middel te gebruiken om de duurzame mobiliteitsdoelen van de MRA-regio te behalen.

Al enige tijd loopt er een onderzoek naar de vernieuwing van het tariefsysteem. Deze wordt samen met de drie vervoerders uitgevoerd. We verwachten de eerste uitkomsten en de stand van zaken in het vierde kwartaal aan de klankbordgroep van de regioraad terug te koppelen.

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.

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.
- 2. 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 doorschuif gaat het om middelen die van een eerder jaar (bijvoorbeeld 2024) naar een later jaar (zoals 2025) worden overgeheveld vanwege uitgestelde uitvoering. Terugschuif betekent dat uitgaven eerder plaatsvinden 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 schatkistbankieren.

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

Aard van 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 € 16,9 miljoen lager en de baten € 2,6 miljoen (exclusief sluitpost BDU-saldo voorgaande jaren) lager dan de bijgestelde begroting.

Tabel 1: Begrotingswijzigingen lasten

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Incidenteel/ Structureel	Type wijziging	Dekking	Beklemd
De voorziene aanvullende baten zijn aan de begroting toegevoegd. Daartegenover staan lasten van eenzelfde omvang.	+3,4	Investeringsagenda Mobiliteit	I	1	4	0,0
De oorspronkelijke indexatie (vóór korting) is voor 2025 0,67% hoger dan begroot.	+0,9	Investeringsagenda Mobiliteit	S	1	5	0,0
Incidentele verschuiving Bikker gelden ter dekking van korting BDU prijsindexatie.	-1,5	Investeringsagenda Mobiliteit	I	2	5	0,0
Totaal Investeringsagenda Mobiliteit	+2,8	Investeringsagenda Mobiliteit				0,0
Incidentele verschuiving naar 2026 vanwege uitstel werkzaamheden.	-0,6	Amsteltram	I	1	1	0,6
Totaal Amsteltram	-0,6	Amsteltram				0,6
Incidentele verschuiving naar 2026. De grotere uitgaven zijn pas later voorzien.	-2,5	Grote projecten schaa sprong ov	I	1	1	2,5
Totaal Grote projecten schaa sprong	-2,5	Grote projecten schaa sprong ov				2,5
Voor de exploitatiesubsidie van Amsterdam is de voorlopige LBI-indexatie bijgesteld van 5,38% naar 11,39%.	+2,9	Concessie Amsterdam	S	1	5	0,0
Kapitaallasten strategische activa worden doorgeschoven naar 2026.	-12,8	Concessie Amsterdam	I	1	1	12,8
Compensatie verlies van GVB is minder groot dan verwacht. Vrijval is toegevoegd aan Ontwikkelfonds ov.	-3,4	Concessie Amsterdam	I	2	1	3,4
Ingangsdatum nieuwe concessie is 1 juli 2025 in plaats van 1 januari 2025. Hierdoor lagere lasten welke worden toegevoegd aan het Groeifonds in 2027.	-1,9	Concessie Amsterdam	I	1	1	1,9
Budgetaanvraag voor netwerkstudie "Next Level" overgeheveld naar Concessies Streek.	-0,2	Concessie Amsterdam	I	2	1	0,0
De oorspronkelijke indexatie (vóór korting) betreft strategische activa is voor 2025 0,67% hoger dan begroot.	+0,3	Concessie Amsterdam	S	1	5	0,0
Totaal Concessie Amsterdam	-15,1	Concessie Amsterdam				18,1

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Incidenteel/ Structureel	Type wijziging	Dekking	Beklemd
Bijstelling minderwerk 2025 Zaanstreek-Waterland.	-6,5	Concessies Streek	I	1	1	6,5
Het Ontwikkelfonds ov is geactualiseerd naar aanleiding van de voortgang van de lopende projecten.	-5,3	Concessies Streek	I	1	1	5,3
Vertraging in de besteding van de implementatieboete die is opgelegd aan Zaanstreek-Waterland.	-1,1	Concessies Streek	I	1	1	1,1
Afrekening voorgaande jaren na verantwoording door Zaanstreek-Waterland. Dit wordt verrekend in Ontwikkelfonds ov.	+0,8	Concessies Streek	I	1	1	-0,8
Budgetaanvraag voor netwerkstudie "Next Level" overgeheveld vanuit Concessie Amsterdam.	+0,2	Concessies Streek	I	2	1	0,0
Incidentele verschuiving Bikkergelden ter dekking van korting BDU prijsindexatie.	-2,7	Concessies Streek	I	2	5	0,0
Totaal Concessies Streek	-14,6	Concessies Streek				12,1
Versneld uitvoeren vervangingswerkzaamheden om toekomstige onderhoudskosten te beperken.	+14,2	Asset Management Railinfrastructuur (AMRI)	I	1	6	0,0
Budget voor doorontwikkeling Signalling & Controlling doorgeschoven naar 2026.	-0,9	Asset Management Railinfrastructuur (AMRI)	I	1	1	0,9
De oorspronkelijke indexatie (vóór korting) is voor 2025 0,67% hoger dan begroot.	+1,0	Asset Management Railinfrastructuur (AMRI)	S	1	5	0,0
Totaal Asset Management Railinfrastructuur (AMRI)	+14,3	Asset Management Railinfrastructuur (AMRI)				0,9
De jaarlijkse reservering van het gespaarde deel voor subsidiebeschikking CROW-KpVV wordt overgeheveld naar 2026.	-0,4	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	I	1	1	0,4
Het verplaatsen van de focus naar data en digitalisering leidt tot een verlaging van de kosten binnen het MRA-platform Smart Mobility.	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	S	1	4	0,0
De fietsentelling is vervallen in 2025.	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	I	1	1	0,0
Implementatieplan van de informatiestrategie wordt begin 2026 uitgevoerd.	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	I	1	1	0,1

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Incidenteel/ Structureel	Type wijziging	Dekking	Beklemd
Project Monitoring Beleidskader heeft vertraging opgelopen. Het budget voor 2025 valt vrij.	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	I	1	1	0,0
Totaal Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	-0,8	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)				0,5
Overheveling formatieplek naar Overhead.	-0,1	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	S	2	1	0,0
Lagere directe personeelskosten door openstaande vacatures.	-0,6	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	I	1	1	0,0
De oorspronkelijke indexatie (voor korting) is voor 2025 0,67% hoger dan begroot.	+0,04	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	S	1	5	0,0
Cao-verhoging 2025.	+0,2	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	S	1	5	0,0
Totaal Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	-0,4	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer				0,0
Doorschuiven personeelsbudget om voldoende capaciteit te hebben bij implementatie financiële systemen.	-0,2	Overhead	I	1	1	0,2
De oorspronkelijke indexatie betreft 4,02% (vóór korting) voor 2025. Deze is doorgevoerd op de materiële kosten.	+0,2	Overhead	S	1	5	0,0
De oorspronkelijke indexatie betreft 4,02% (vóór korting) voor 2025. Deze is doorgevoerd op de inhuurkosten.	+0,1	Overhead	S	1	5	0,0
Cao-verhoging 2025.	+0,2	Overhead	I	1	5	0,0
Overheveling formatieplek vanuit Apparaatskosten Verkeer & Vervoer.	+0,1	Overhead	S	2	1	0,0
Totaal Overhead	+0,4	Overhead				0,2

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Incidenteel/ Structureel	Type wijziging	Dekking	Beklemd
Lagere rentelasten.	-0,4	Algemene dekkingsmiddelen	I	1	1	0,0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	-0,4					0,0
Totaal wijziging lasten	-16,9					34,9

Tabel 2: Begrotingswijzigingen baten

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Incidenteel/ Structureel	Type wijziging	Dekking	Beklemd
De voorziene aanvullende baten zijn aan de begroting toegevoegd. Tegenover staan lasten van eenzelfde omvang.	+3,4	Investeringsagenda Mobiliteit	I	1	4	0,0
Totaal Investeringsagenda Mobiliteit	+3,4	Investeringsagenda Mobiliteit				0,0
Het verplaatsen van de focus naar data en digitalisering leidt tot een verlaging van de kosten binnen het MRA-platform Smart Mobility. Hierdoor worden de opbrengsten ook lager.	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	I	1	4	0,0
Totaal Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	-0,1	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)				0,0
De definitieve indexatie is voor 2025 0,07% lager uitgekomen dan begroot.	-2,9	Algemene dekkingsmiddelen	S	1	1	0,0
Lagere rentebaten	-3,0	Algemene dekkingsmiddelen	I	1	7	0,0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	-5,9	Algemene dekkingsmiddelen				0,0
Totaal wijziging baten	-2,6					0,0

De wijzigingen in de begroting worden toegelicht bij 'Ontwikkelingen per programma'. Ze zijn gebaseerd op de meest recente inzichten. Als een wijziging gevolgen heeft voor toekomstige jaren, verwerken we dat in de eerste bestuursrapportage 2026 en in de begroting 2027. Deze worden in juni 2026 aan de regiораad aangeboden.

2. FINANCIËEL BEELD

Tabel 3: Saldo Baten & Lasten 2025 (bedragen in € 1.000,-)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuurs- rapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuurs- rapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 (bij 2e Bestuursrapportage)
LASTEN				
Algemene dekkingsmiddelen	3.916	3.929	3.527	-402
Overhead	14.268	15.378	15.774	396
Verkeer & Vervoer:				
Investeringsagenda Mobiliteit	145.184	149.869	152.690	2.821
Amsteltram	8.014	6.856	6.303	-553
Grote projecten schaaIsprong ov	5.000	5.000	2.500	-2.500
Concessies Amsterdam	96.654	102.005	86.914	-15.090
Concessies Streek	143.621	141.137	126.509	-14.629
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	159.934	176.952	191.239	14.287
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.049	9.667	8.872	-795
Apparaatskosten	12.381	11.843	11.414	-429
Totaal Verkeer & Vervoer	578.838	603.329	586.441	-16.888
TOTAAL LASTEN	597.022	622.635	605.742	-16.894
BATEN				
Algemene dekkingsmiddelen:				
BDU jaarbijdrage	573.989	603.491	600.609	-2.882
BDU saldo voorgaande jaren	-2.852	-14.330	-28.674	-14.344
Rentebaten	12.355	17.828	14.783	-3.045
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	583.491	606.989	586.717	-20.272
Overhead	208	217	217	0
Verkeer & Vervoer:				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	1.000	4.438	3.438
Amsteltram	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	1.928	1.957	1.967	10
Concessies Streek	7.500	7.500	7.500	
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	2.846	3.333	3.333	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.049	1.640	1.570	-70
Apparaatskosten	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	13.322	15.429	18.807	3.378
TOTAAL BATEN	597.022	622.635	605.742	-16.894
SALDO VOOR MUTATIES RESERVES	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES				
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0
SALDO MUTATIES RESERVES	0	0	0	0
SALDO RESULTAAT	0	0	0	0

De kolom ‘Gewijzigde begroting 2025 (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 3, bij de regel ‘BDU-saldo voorgaande jaren’, staat het bedrag dat hiervoor nodig is: € 28,7 miljoen. De effecten op het totale saldo van de Brede Doeluitkering (BDU) zijn weergegeven in tabel 5.

Tabel 4: Investerings 2025 (bedragen in € 1.000,-)

Investeringskrediet	Bedrag	Afschrijving 2026	Afschrijving 2027	Afschrijving 2028	Afschrijving 2029
Huisvesting	250	21	21	21	21

In de vergadering van 7 oktober 2025 heeft de regiораad ingestemd met het voorstel voor aanpassingen aan de kantooruimte aan Termini 179. De investering bedraagt € 0,3 miljoen. De MRA draagt hieraan € 0,05 miljoen bij. De afschrijvingstermijnen zijn verder uitgewerkt onder subprogramma Overhead en gebaseerd op de Financiële verordening.

Tabel 5: Ontwikkeling saldo BDU in 2025 (bedragen in € 1.000,-)

Ontwikkeling saldo BDU	Primitieve begroting 2025	Begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)
Beginstand saldo BDU	249.589	339.360	339.360
Beschikte jaarbijdrage	573.989	603.491	600.609
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	823.577	942.852	939.969
Inzet BDU in begrotingsjaar	-571.136	-589.161	-571.935
Stand saldo BDU ultimo jaar	252.441	353.690	368.035
Hiervan beklemd:			
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	0	72.300	34.900
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	0	0	135.153
Beklemd als gevolg buslening	56.316	56.316	56.316
Benodigde buffer voor risico's	90.000	130.000	130.000
Deel BDU beklemd	146.316	258.616	356.369
Niet-beklemd BDU-saldo	106.125	95.075	11.666

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. In 2025 komt het verwachte eindsaldo van de BDU uit op € 368,0 miljoen. Dit bedrag is niet volledig vrij beschikbaar, aangezien een groot deel ervan beklemd is.

Beklemd 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 beklemd 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 de bussenlening:** 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 bekleemde deel afhaken 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 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, evenals 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. PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

3.1.1. INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze (voorgenomen) mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Daarbij presenteert het begrotingsprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten met uitzondering van de grote schaa sprongprojecten ov. Binnen het UPM verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert in de rol van opdrachtgever ook zelf projecten uit. Ieder jaar brengen we verslag uit en geven we uitleg over wat we hebben bereikt met onze plannen. We leggen uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft. Het UPM leggen we ieder jaar ter besluitvorming voor.

Alle projecten en maatregelen in het UPM dragen met hun effecten bij aan ten minste één maar vaak meerdere van onze vijf hoofddoelen Bereikbaarheid, Duurzaamheid, Verkeersveiligheid, Gezondheid en Inclusiviteit. Dit zie je bijvoorbeeld terug bij de Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516 in Zaanstad, een project dat in 2025 volop in uitvoering is. Met meer ruimte en ongelijkvloerse kruisingen zonder verkeerslichten zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer en fietsers beter kunnen doorrijden. Hierbij letten we ook goed op hoe dit project past in de omgeving. Zo'n aanpak met meerdere doelen hebben we ook op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan, Duivendrecht en Hoofddorp.

De bouw van de projecten ZuidasDok ov-terminal, het Verlengen van de IJtram en de Oranje Loper in Amsterdam zijn in volle gang. De extra lift bij station Duivendrecht, zonnepanelen op de remise Lekstraat en verschillende fietsroutes, zoals de Machineweg in Aalsmeer zijn opgeleverd. In 2025 ronden we het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) af. AROV was een programma, waarin met behulp van het Rijk investeringen zijn gedaan om het ov sneller en aantrekkelijker te maken om meer reizigers in aan te trekken. Het ging om de corridor A9, Westtangent, Westelijke tramlijnen, Schiphol Oost en ZaanIJ-tangent.

Voor 2025 zijn er vanuit ons Beleidskader drie thema's waarop we bovenop alle maatregelen uit ons UPM nog extra (financiële) inzet plegen:

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

Deze voorgenomen intensiveringen hebben in 2025 al geleid tot extra maatregelen en resultaten, die nemen we hieronder kort door.

Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

Het verder opschalen en opbouwen is ons doel én vooruitzicht voor de komende jaren. Er lopen in de regio verschillende studies naar het ov van de toekomst, zoals de verbinding van Amsterdam naar Schiphol en Haarlemmermeer, de verbinding van Amsterdam Centrum naar Sloterdijk en Bus Rapid Transit (BRT)/Metrobus op de ZaanIJ-corridor. Hiermee maken we ook de forse woningbouwopgaven mogelijk. Intussen verbeteren we de doorstroming van het ov door gerichte verbeteringen in projecten op te nemen, en door aanpassingen in verkeerslichten. Met de vernieuwing van Dynamisch Reizigers InformatieSysteem (DRIS-)panelen werken we aan betere reisinformatie. Met ons inclusiebeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen. Voorbeelden zijn het aanbrengen van de extra lift op station Duivendrecht, duidelijke reisinformatie, de inzet van de ov-coach en het versneld toegankelijk maken van bus- en tramhaltes.

Met de recent verkregen rijks gelden vanuit de Motie Bikker, zien we kansen extra te investeren in een maatregelpakket om vershraling van het ov te voorkomen. Een onderdeel hiervan is de versnellingsopgave haltetoegankelijkheid, waarbij in 2025 ongeveer 150 haltes beter toegankelijk worden gemaakt door middel van bijvoorbeeld het aanpassen van trottoirs en het aanbrengen van markeringen en geleidelijnen. Ook de impuls 'Naar de Halte' heeft in de afgelopen periode gezorgd voor een verbetering van het openbaar vervoer door te investeren in verbeteren van diverse looproutes, fietsparkeren en het verbeteren van de sociale veiligheid.

Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen

We zien dat investeringen vooral nodig zijn op plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd. Daar vergroten we onze betrokkenheid en werken we samen met gemeenten en ontwikkelaars aan het op tijd bieden van alternatieven als deelmobiliteit en het verbeteren van de routes van en naar het openbaar vervoer. We intensiveren ook de verbetering van doorfietsroutes in de regio, zoals de fietsroute tussen Haarlem en Schiphol en Haarlem en Hoofddorp. De Vervoerregio levert in 2025 de projectleidersrol in de Haarlemmermeer en bij de A7 corridor. Verschillende kleine en impactvolle fietsmaatregelen zoals de verbetering van de fietsinfrastructuur en uitbreiding van fietsparkeerplekken bij ov-haltes worden in 2025 uitgevoerd.

Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken

Een ander speerpunt is het vergroten van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt aan de hand van drie pijlers om verkeersongevallen te voorkomen: Engineering (infrastructuur), Education (educatie/gedragbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving). We bekostigen projecten in de regio, zoals schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30 km zones en veilige oversteekplekken. We zijn zelf het programma veilige fietspaden gestart met attentie verhogende markering en vergevingsgezinde inrichting (schuine banden of zachte berm, waardoor vallen minder vaak voorkomt en minder gevolgen heeft). We leveren hogere bijdragen aan het veiliger maken van de 50 km/u wegen op plaatsen waarvan uit de cijfers blijkt dat de meeste ongevallen plaatsvinden. Dit moet een trendbreuk van het aantal verkeersslachtoffers bewerkstelligen. We maken gebruik van de extra verkregen Rijksimpuls uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Deze zomer hebben we positief bericht gekregen van het Rijk over nieuw rijksbudget (derde tranche) voor deze projecten. Educatie en campagnes voeren we uit via het programma Verkeer & Meer. Na de zomervakantie is de bekende campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen' wederom uitgevoerd. Met de campagne 'Ken je plek op de weg' wijzen we gebruikers van brommobielen (en dus ook de bekende kleine elektrische voertuigen) dat zij gebruik moeten maken van de rijbaan. Om ouderen langer veilig op eigen kracht te laten fietsen hebben we onder andere kennismakingen met driewielers georganiseerd. Verkeerseducatie zetten we

de komende 5 jaar voort. Met politie en wegbeheerders maken we afspraken waar en op welke wijze handhaving het meeste effect heeft. De meest recente ongevalcijfers wijzen helaas nog altijd niet op een duidelijke afname van het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonden, waardoor de intensieve inzet op verkeersveiligheid hard nodig blijft.

Duurzaamheid

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem, onder andere door de implementatie van de aanpak Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw (Duurzaam GWW) in mobiliteitsprojecten. Doel is de uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO2 te voorkomen. Met de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) zetten we in op verduurzaming van stadslogistiek. Een goed voorbeeld daarvan is de pilot van de Park & Switch mobiliteitshub in de Piet Hein garage, waarbij ondernemers van hun bedrijfswagen kunnen overstappen op een klein en duurzaam vervoermiddel voor in de stad.

Grootschalige hinder op de netwerken

2025 is een jaar met veel hinder vanwege grootschalige werkzaamheden en evenementen in de Amsterdamse regio. De Vervoerregio neemt via Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Amsterdam Bereikbaar deel aan het nemen van maatregelen en communicatie gericht op het verzachten en beperken van hinder en het stimuleren van duurzaam reisgedrag. We hebben daarbij extra aandacht voor voetgangers en fietsers.

De vijf grootste projecten, waarover in de tweede helft van 2025 besluitvorming heeft plaatsgevonden:

- Fietsenstalling Amsterdam Amstel westzijde (planuitwerking);
- Aanpak Metro en Trein Stations Zuidoostflank (planuitwerking);
- Verkeerseducatie (realisatie);
- OV- en fietsmaatregelen Amstelveen A9 (realisatie);
- Fietspaden en fietsparkeren Churchillaan Purmerend (realisatie).

Tabel 6: Baten en lasten Investeringsagenda Mobiliteit (bedragen in € 1.000,-)

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	145.184	149.869	152.690	2.821
Totaal lasten	145.184	149.869	152.690	2.821
Bijdragen derden	-	1.000	4.438	3.438
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	1.000	4.438	3.438
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-145.184	-148.869	-148.252	617

Toelichting op tabel

Bij het realiseren van haar doelstellingen is de Vervoerregio afhankelijk van wegbeheerders, opdrachtnemers en externe omstandigheden. De werkelijke uitgaven per project kunnen daardoor lager uitvallen dan begroot. Dat kan komen door vertragingen, bijvoorbeeld door complexe situaties in de omgeving of door onzekerheden in de markt. Ook kan na afronding van een projectbudget overblijven dat weer vrijvalt.

De vijf grootste verwachte verschillen zijn:

- Verlengen IJtram (- € 4,0 miljoen);
- Uitbreiding energievoorziening Metro (- € 3,8 miljoen);
- Guisweg (- € 2,2 miljoen);
- HOV Westtangent Oude Haagsebrug (- € 1,5 miljoen);
- Fietspaden Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam (- € 1,1 miljoen).

Ook kan er sprake zijn van hogere uitgaven dan voorzien, bijvoorbeeld projecten die door goede voortgang in de uitvoering versneld tot uitgaven komen. Ook zijn er projecten waarvan de uitvoering start en waarvoor nieuwe verplichtingen zijn aangegaan. De vijf grootste verwachte verschillen zijn:

- ZuidasDok OV-terminal (+ € 11,3 miljoen);
- Amsterdam deelprojecten Binnenring (+ € 5,0 miljoen);
- Ov- en fietsmaatregelen Amstelveen A9 (+ € 3,1 miljoen)
- Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516 (+ € 1,1 miljoen);
- Herinrichting busstation Olof Palmeplein (+ € 1,1 miljoen).

Het saldo van deze en alle andere hogere en lagere uitgaven bepaalt het uiteindelijke uitgavenniveau van het Uitvoeringsprogramma. Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase is binnen het begrotingsprogramma een stelpost voor het uitvoeren van studies opgenomen van € 4 miljoen. De verwachting is dat dit vrijwel volledig wordt benut.

Qua opbrengsten gaat het naar verwachting in 2025 om een bedrag van in totaal ongeveer € 4,4 miljoen. Dit zijn alle bijdragen over de gehele projectenportfolio voor 2025. De baten binnen subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit bestaan uit specifieke uitkeringen en bijdragen door derden. De specifieke uitkeringen vanuit het Rijk bedragen € 2,3 miljoen en bestaan uit project HOV Haarlem--Schiphol/Amsterdam en de pilot Metrobus (€ 1,2 miljoen). Voor Herstel overige perronvloeren en toegankelijke tramhaltes draagt het Rijk € 1,1 miljoen bij.

Daarnaast ontvangt de Vervoerregio baten vanuit de rijksbijdrage aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en inkomsten van derden gekoppeld aan projecten, waarvoor de Vervoerregio opdrachtgever is, zoals HOV ZaanIJ voor een bedrag van ongeveer € 0,4 miljoen. De rest van de bijdragen bestaat uit kleinere projecten voor een bedrag van € 1,7 miljoen.

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma** Investeringsagenda Mobiliteit zijn:

- De voorziene aanvullende baten van **incidenteel** € 3,4 miljoen zijn aan de begroting toegevoegd. Deze zijn mee-begroet in de projecten die uiteindelijk tot uitgaven komen. Tegenover staan lasten van eenzelfde omvang.
- De oorspronkelijke BDU-indexatie voor 2025 is 0,67% hoger dan waar in de eerste bestuursrapportage 2025 van is uitgegaan (4,02% in plaats van 3,35%). Dit betekent **structureel** een verhoging van € 0,9 miljoen.

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

Door de korting op de BDU-prijsindexatie ontvangt de Vervoerregio minder middelen, wat kan leiden tot bezuinigingen en verschraling van het ov. Om dit te voorkomen, wordt € 4,2 miljoen ingezet voor instandhouding van de begroting en het ov-systeem. Dit is in lijn met de motie Bikker. De dekking bestaat uit Bikkergelden **incidenteel**, in 2025 € 2,65 miljoen uit Motie Bikker welke onder subprogramma Concessies Streek staat verantwoord, en € 1,5 miljoen uit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Hierdoor dalen de lasten binnen het subprogramma. Verdere toelichting wordt gegeven in hoofdstuk 3.1.4 onder kopje 'Motie Bikker'.

Op het moment van opstellen van deze tweede bestuursrapportage is ons beeld dat de bandbreedte van de totale realisatie over 2025 uitkomt tussen de € 125 miljoen en € 150 miljoen. Daarmee volstaat de begroting 2025. De Vervoerregio monitort continu de voortgang van de realisatie van het programma.

3.1.2. AMSTELTRAM

Uithoornlijn

Dit jaar worden de resterende (financiële) verplichtingen afgerond en afgerekend.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram

De geplande werkzaamheden in fase 1 van de uitvoering, in de zomer van 2025, zijn geheel volgens planning uitgevoerd.

De resterende werkzaamheden in fase 2 van de uitvoering kunnen pas plaatsvinden als het werkterrein van de aanpalende bouw (Cubehouse) is vrijgegeven en de verlegging van de Parnassusweg kan plaatsvinden. De verwachting is dat dit in de eerste helft van 2026 gebeurt.

De opening van de Brittenpassage wordt niet meer voorzien in februari 2026. Hierdoor wordt de tweede TBGN (Tijdelijke Buiten Gebruik Name van het spoor) in 2026 met drie weken naar achteren verplaatst.

Tabel 7: Baten en lasten Amsteltram (bedragen in € 1.000,-)

Amsteltram	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Uithoornlijn	6.014	3.303	3.303	-
Tijdelijke eindhalte	2.000	3.553	3.000	-553
Totaal lasten	8.014	6.856	6.303	-553
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Amsteltram	-8.014	-6.856	-6.303	553

Toelichting op tabel

De **budgettaire aanpassingen binnen het subprogramma Amsteltram:**

Uithoornlijn

De eindafrekeningen vinden volledig plaats in 2025. Een financiële bijstelling is niet aan de orde.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram

De bijstelling voor 2025 betreft een verschuiving van € 0,6 miljoen verwachte kosten naar 2026. Dit is een **incidentele** correctie. De werkzaamheden kunnen pas worden uitgevoerd als het werkterrein is vrijgegeven. Dit heeft geen impact op het totaal van de meerjarige begroting binnen het subprogramma Amsteltram.

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

3.1.3. GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Een nationaal samenwerkingsverband van zeven partijen heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt over:

- ZuidasDok
- Derde perron op station Amsterdam Zuid
- Start van MIRT-Verkenningen naar de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH)
- Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA).

De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen. Die is in de begrotingsjaren tot en met 2034 opgenomen. Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van benodigd metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio ook het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en – opbrengsten). Ook onderstrepen we zo onze lange termijn verbintenis aan nieuwe metro-oplossingen.

De Vervoerregio is ambtelijk opdrachtgever en kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenningen. De Vervoerregio is voor de MIRT-Verkenningen met de opdrachtgevende projectpartners twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) aangegaan. Hierin zijn onder andere afspraken vastgelegd over de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenning, planning, kostenverdeling en risico's. Er zijn zelfstandige onafhankelijke projectorganisaties ingericht door de uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie van de gemeente Amsterdam.

Voor ZuidasDok en derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio een financiële bijdrage en is partner in deze projecten.

Voor OVAH zijn de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Nota van Beantwoording en de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen vastgesteld. Vijf basisalternatieven, waaronder de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp worden uitgewerkt in een milieu-effectrapportage (plan-MER). Voor OVSA is het participatieplan vastgesteld. Er is mede met inbreng vanuit de omgeving een longlist van mogelijke oplossingsrichtingen opgesteld, waaronder het verlengen van de metro Ringlijn. Dit is de basis voor het opstellen van een ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen. Op basis van al het onderzoek wordt de definitieve keuze voor een voorkeursalternatief nader onderbouwd. Uiteindelijk moet dit in het vierde kwartaal 2026 voor OVAH en in het vierde kwartaal 2027 voor OVSA leiden tot definitieve voorkeursbesluiten over de beoogde ov-verbindingen. Tweemaal per jaar wordt de regioraad via uitgebreide bestuurlijke voortgangsrapportages over elke MIRT-Verkenning geïnformeerd.

De financiële bijdrage aan het lopende project ZuidasDok ov-terminal is onderdeel van het programma Investeringsagenda Mobiliteit en wordt gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Zodra er verplichtingen zijn voorzien voor de gereserveerde extra bijdrage ZuidasDok en het derde perron van station Amsterdam Zuid, wordt dit opgenomen in de planning. Vervolgens kan in een nog komende begroting of begrotingswijziging een voorstel volgen om deze middelen over te hevelen naar programma Investeringsagenda Mobiliteit.

Tabel 8 Baten en lasten Grote projecten schaa sprong ov (bedragen in € 1.000,-)

Grote projecten schaa sprong OV	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Bijdrage projecten	5.000	5.000	2.500	-2.500
Exploitatiekosten	-	-	-	-
Totaal lasten	5.000	5.000	2.500	-2.500
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaa sprong OV	-5.000	-5.000	-2.500	2.500

Toelichting op tabel

In de SOK voor de MIRT-verkenning OVAH is vastgelegd dat de kosten voor deze MIRT-Verkenning van ongeveer € 34 miljoen worden gedekt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De Vervoerregio financiert de uitgaven hiervoor voor. Dit is niet in de begroting opgenomen, maar wordt als vordering op de balans gezet.

In de SOK voor de MIRT-Verkenning OVSA is vastgelegd dat de Vervoerregio de helft van de kosten van € 25 miljoen dekt. Terwijl Gemeente Amsterdam de andere helft voor haar rekening neemt. In de begroting 2025 is hiervoor een bedrag van € 5 miljoen opgenomen. De MIRT-Verkenning loopt volgens planning, maar de grotere uitgaven zijn pas later voorzien.

De regioraad heeft in 2022 aanvullende middelen toegekend voor ZuidasDok en derde perron Station Zuid. In 2025 zijn hiervoor geen uitgaven voorzien.

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma** Grote projecten schaa sprong ov:

Op basis van de laatste inzichten, blijkt dat de grotere uitgaven voor MIRT-verkenning OVSA pas later zijn voorzien. **Incidenteel** wordt een bedrag van € 2,5 miljoen doorgeschoven naar latere jaren.

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

3.1.4. CONCESSIONS

Ontwikkeling ov-aanbod

In de eerste bestuursrapportage van dit jaar lieten wij de verwachte groei van het aanbod de komende jaren zien, en de groei van 2023 tot dit jaar. De uitbreiding van het ov-aanbod die EBS zou doorvoeren is nog niet gedaan. Dit mag namelijk pas zodra de rituitval laag is, en dat is nu nog niet zo. Als we het aanbod wel al zouden uitbreiden betekent dit dat de rituitval alleen maar hoger wordt. En dat willen we niet. De opschaling bij Connexion in Amstelland-Meerlanden gaat volgens planning en afspraak. De met GVB afgesproken groei voor dit jaar wordt in stappen gerealiseerd. Deze is vermoedelijk in december 2025 afgerond. In het jaarplan vervoer 2026 van GVB is 4% meer aanbod geboden. De ingangsdatum van dit vervoerplan is 29 maart 2026. Alle vervoerders hebben nog met een tekort aan personeel te maken. Dit zal eind 2025 en in 2026 nog een uitdaging geven om de groei te kunnen blijven garanderen. Inmiddels is met zowel EBS als met Connexion een plan afgesproken voor extra wervingsactiviteiten om zo het chauffeurstekort te helpen terugdringen. Dit kan vanuit het maatregelenpakket Bikker. Beide vervoerders ontvangen dit jaar € 0,5 miljoen aan extra bijdragen vanuit de Bikermiddelen. De gesprekken met GVB hierover lopen nog. In de eerste bestuursrapportage van 2026 komen we terug op de uitbreiding van het aanbod en de verwachting voor de komende jaren.

Reizigersopbrengsten

In de eerste helft van 2025 zien we in de maandelijkse cijfers een landelijke trend van stagnatie of zelfs daling in de reizigersaantallen van het stads- en streekvervoer. In de drie concessies van de Vervoerregio verwachten we dat over 2025 de werkelijke reizigersopbrengsten lager kunnen uitkomen dan de gebudgetteerde of taakstellende reizigersopbrengsten. In de concessie Amsterdam is het geschatte negatieve effect op de reizigersopbrengsten het grootst. Voor de vervoerders staan de winstmarges in hun contracten onder druk. De eventuele gevolgen voor de exploitatiesubsidie van de Vervoerregio verschillen per concessie. In de contracten is de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer op verschillende wijzen vastgelegd. In de nieuwe concessie Amsterdam staat de Vervoerregio namelijk aan de lat voor een deel van het tekort in reizigersopbrengsten.

Over de maand augustus zien we gelukkig een duidelijke stijging in de reizigersaantallen bij de concessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. Ook is in de concessie Amsterdam een minder negatieve trend dan in de eerste helft van het jaar zichtbaar.

De Vervoerregio is in gesprek met de vervoerders over de oorzaken van de daling in de reizigersaantallen en de mogelijke maatregelen om de negatieve trend te keren. In de lokale en landelijke analyses komt naar voren dat er sprake is van zowel meer incidentele oorzaken. Denk aan de weersomstandigheden waardoor bewoners meer fietsen en bezoekers meer lopen. En meer structurele oorzaken, waaronder ook beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, zoals de opkomst van de e-bike en de toename in het thuiswerken. Daarnaast worden ook de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod (afschalingen, prestaties in uitval en punctualiteit, werkzaamheden, stakingen, verstoringen) en het imago en de (perceptie van de) betaalbaarheid van het openbaar vervoer genoemd als oorzaken.

Bij het uitwerken van maatregelen is onze inzet om vast te houden aan het vergroten van het ov-aanbod en de verbetering van de kwaliteit om zo de opwaartse spiraal in de vraagontwikkeling en dus reizigersopbrengsten te herstellen.

We blijven de reizigersopbrengsten monitoren. In de jaarstukken over 2025 komen wij terug op de realisatie over het hele jaar. Eventuele structurele gevolgen voor de meerjarenbegroting nemen we mee in de Kadernota 2027 en de daaruit volgende begroting.

Ontwikkelfonds ov

De uitgaven voor de projecten in het Ontwikkelfonds ov zijn geactualiseerd. Naar schatting zal van het in 2025 begrote bedrag van € 7,3 miljoen ongeveer € 2,0 miljoen gerealiseerd worden. Na de eerste bestuursrapportage 2025 zijn er geen nieuwe onderdelen toegevoegd, maar meerdere onderdelen in uitwerking. In 2025 wordt er € 5,3 miljoen overgeheveld naar 2026 vanwege latere uitvoering door verschuiving in de planning bij de aannemers en/of betaling bij de onderdelen:

- Zonnepanelen die later geplaatst zullen worden dan gepland;
- Signalling & Control (S&C) onderzoeken naar bestuurderloos rijden (GOA04) dat nog aanbesteed is;
- Compensatie hinder voor reizigers die nog niet geheel is afgerekend door NS;
- De extra ZE bussen voor de concessie Amstelland-Meerlanden worden naar verwachting start dienstregeling 2027, dus december 2026 in gebruik genomen.

Het bedrag blijft beklemd voor deze onderdelen.

De bijdrage voor de concessie Amsterdam aan het Kwaliteitsfonds van € 15 miljoen is herverdeeld over de jaren 2026, 2027 en 2028 in overeenstemming met de bieding van GVB. De lagere verliescompensatie aan GVB over 2024 van € 3,4 miljoen en het minderwerk van EBS van € 6,5 miljoen is toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov. Deze bedragen komen in de meerjarenbegroting beschikbaar.

Tabel 9 Ontwikkelfonds ov (bedragen in € 1.000,-)

Onderdeel	begroting 2025	Realisatie 2025	2026 + duurschuif	2027	2028 en verder	Totaal 2025-2028 e.v.
Kwaliteitsfonds concessie Amsterdam			€ 3.000	€ 6.000	€ 6.000	€ 15.000
Zonnepanelen	€ 130		€ 460			€ 460
Tariefactie 2024/2025	€ 1.740	€ 1.740				€ 1.740
S&C onderzoeken	€ 500	€ 200	€ 300			€ 500
Flexvervoer Amsterdam			€ 300			€ 300
Compensatie Hinder	€ 225	€ 90	€ 135			€ 225
Extra ZE bussen	€ 4.775		€ 9.775	€ 1.225		€ 11.000
Extra inzet GVB werving en selectie Beschikbaar				€ 500		€ 500
					€ 26.144	€ 26.144
Totaal in ontwikkelfonds ov	€ 7.370	€ 2.030	€ 13.970	€ 7.725	€ 32.144	€ 55.869

Plannen voor een effectieve inzet van middelen in het Ontwikkelfonds ov zijn in ontwikkeling. Bij de eerste bestuursrapportage 2026 komt hier een update over.

Compensatie herijking SOV-vergoeding

Het Rijk heeft de vergoeding voor vervoerders voor het accepteren van het ov-studentenreisproduct verlaagd na een herijking. Dit betekent voor onze concessiehouders dat ze per 2025 structureel ongeveer € 10 miljoen minder reizigersopbrengsten hebben. In het eerste kwartaal 2026 zal de definitieve hoogte van de herijking bekend worden. De Vervoerregio compenseert deze derving aan onze vervoerders om verschraving van het openbaar vervoer te voorkomen. In 2025 (en 2026) wordt dit uit het thema 'onvoorzien' van het maatregelenpakket Bikker bekostigd. Wij

hebben deze compensatie eerder aangekondigd en is nu in deze bestuursrapportage verwerkt. In de kadernota en begroting 2026 is vastgesteld dat deze compensatie na 2026 structureel in stand blijft (en dan wordt gedekt uit de BDU-middelen).

De ingeschatte SOV-compensatie voor deze concessie is opgenomen in de Exploitatiesubsidie. In het voorjaar 2026 wordt de definitieve hoogte van de herijking bekend en in de budgetten verwerkt worden.

Motie Bikker

Motie Bikker staat voor het tegengaan van verschraling van het ov aanbod. Daar hebben we (naast permanente inzet om de tariefverhoging in 2024 structureel te voorkomen) in 2024 een maatregelenpakket vastgesteld voor de periode tot en met 2026. Door de korting op de BDU prijsindexatie is minder geld beschikbaar op onze begroting, met potentieel bezuinigingen tot gevolg. Daarmee kunnen we verschraling van het ov in de hand werken en dat willen we voorkomen. We zetten daarom een deel van het huidige maatregelenpakket in voor instandhouding van onze begroting en daarmee ons ov-systeem. Instandhouding is één van de doelen achter de motie Bikker.

Op de agenda van de regionaalsvergadering van 8 juli jl. heeft het onderwerp “Voortgang uitgaven motie Bikker” ter kennisname gestaan. We hebben daarin aangegeven dat uitvoering van het pakket goede voortgang kent, maar dat we de gevolgen van BDU-kortingen op het pakket nog onderzochten. We komen nu tot de conclusie dat we dus een deel van het pakket moeten herschikken. Dat betekent een versobering budgetten die nog beschikbaar waren voor initiatieven die onderzocht werden maar nog niet concreet in gang gezet, en initiatieven die wel kansrijk zijn maar niet tijdig (binnen de looptijd van het pakket) uitgevoerd kunnen worden. In de regionaalsvergadering van 30 juni 2026 ontvangt de raad zowel de eerste bestuursrapportage 2026 waarin het pakket is geüpdatet en ontvangt de raad een voortgangsrapportage. Hierin zullen we de herschikking tussen de thema's ook voorleggen en bekrachtigen. We gaan bij de herschikking uit van zo laag mogelijke impact op de verwachte resultaten vanuit het maatregelenpakket en voorkomen impact op al in uitvoering zijnde acties.

OVpay

OVpay is een initiatief van Translink en alle ov-bedrijven in Nederland die deel uitmaken van het Landelijk Programma OVpay. Het systeem achter de OV-chipkaart is verouderd en deze is toe aan vervanging. OVpay biedt het alternatief: een moderne methode die reizen met het openbaar vervoer gemakkelijker maakt. Sinds 2023 kunnen reizigers in het openbaar vervoer al betalen met de fysieke- en digitale betaalpas. Omdat niet alle reizigers zullen overstappen op reizen met de bankpas, komt ter vervanging van de OV-chipkaart de OV-pas.

In onze regio is het gebruik van OVpay inmiddels gestegen naar 25%. In het vierde kwartaal 2025 komen landelijk de eerste 300.000 fysieke OV-passen beschikbaar voor reizigers. Een deel daarvan komt beschikbaar voor de vervoerders in onze regio. Dit betekent dat de eerste reizigers in het vierde kwartaal 2025 al kunnen reizen met de OV-pas. Vanaf januari 2026 gaat het landelijk programma OVpay starten met de landelijke uitrol van de OV-pas. De OV-pas komt dan fysiek én digitaal beschikbaar. Reizigers kunnen de pas aanschaffen bij fysieke loketten of online, net als de OV-chipkaart.

Tarieven

De vervoerders hebben de landelijke tarievenindex (LTI) van 3,34% gebruikt voor de tariefvoorstellen voor 2025. Voor het komend jaar is de LTI 2026 berekend op een vergelijkbaar niveau van 3,86%. Dit tarief verwerken de vervoerders in de tariefvoorstellen voor 2026.

Reisinformatie

Reisinformatie is voor reizigers belangrijk. Het biedt een reiziger betrouwbaarheid, comfort en gemak. Een gebrek aan reisinformatie kan een negatief effect hebben op de beleving. Uit de resultaten van de [OV-klantenbarometer \(2024\)](#) is gebleken dat de waardering voor reisinformatie is gedaald. Het gemiddelde cijfer voor de concessies Amsterdam en Zaanstreek-Waterland is gedaald ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Zowel GVB als EBS werken momenteel aan een plan van aanpak voor het verbeteren van de reisinformatie, met name bij verstoringen.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is een toename te zien in de waardering van reisinformatie bij vertragingen/verstoringen.

3.1.5. CONCESSIE AMSTERDAM

Start nieuwe concessie

De concessie Amsterdam omvat de ontwikkeling en exploitatie van het openbaar vervoer per metro, tram en bus van GVB. Ook sociale veiligheid (service en veiligheid) van GVB valt onder de concessie. De nieuwe concessie Amsterdam is ingegaan per 1 juli 2025. De effecten van het nieuw Programma van Eisen op het netwerk zullen voor het eerst zichtbaar zijn bij de start van het Jaarplan Vervoer 2026. Dit jaarplan voorziet in een groei van het aanbod van 4% ten opzichte van 2025. In het Jaarplan Vervoer 2026 is het aan GVB toegestaan om in de daluren op bepaalde lijnen met lagere frequenties te rijden zodat het beschikbare personeel méér verschillende lijnen kan rijden in een fijnmazig netwerk. In het ambitieplan maken we met GVB afspraken om, zodra dit kan, de kwantiteit en de kwaliteit van het aanbod verder te vergroten. Als onderdeel van de nieuwe concessie gaat GVB elke vier jaar een nieuw ontwikkelplan opstellen gebaseerd op een Kaderbrief van de Vervoerregio. Ook zijn er twee herijkingsmomenten voorzien waarin de normkosten en taakstellende reizigersopbrengsten kunnen worden bijgesteld.

Groefonds en Kwaliteitsfonds

In het nieuwe contract zijn de risico's voor de concessiehouder verkleind maar is er ook een maximum gesteld aan het rendement dat GVB jaarlijks kan behalen. Boven een vastgelegde grens vloeit deze winst naar het Kwaliteitsfonds en blijft zo behouden voor de concessie Amsterdam. GVB kan namelijk voorstellen doen voor verbeteringsprojecten met financiering uit het Kwaliteitsfonds. Daarnaast is het Groefonds een mechanisme om jaarlijks de minder bestede subsidie te behouden voor de concessie zodat deze in latere jaren alsnog kan worden ingezet voor bijvoorbeeld groei van het ov-aanbod.

Ontwikkeltafels

De reiziger staat voor de Vervoerregio Amsterdam centraal. Daarom is in het Programma van Eisen (PvE) vastgelegd om ontwikkeltafels in te richten. Bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer is het belangrijk dat er door GVB en Vervoerregio goed wordt samengewerkt met stakeholders. Vooral om meer commitment te krijgen van alle partijen voor het belang van goed en betrouwbaar ov-aanbod. In totaal zijn er drie ontwikkeltafels in het leven geroepen: ontwikkeltafel reiziger, ontwikkeltafel vervoer en de ontwikkeltafel overig. Elk van deze tafels heeft een eigen specialisme en doel. De ontwikkeltafels gaan in het derde kwartaal 2025 van start.

Sociale veiligheid

Vanaf 1 juli 2025, de ingang van de nieuwe concessie Amsterdam, zijn de conducteurskosten toegevoegd aan het Sociale Veiligheidsbudget als gevolg van een integrale benadering van het serviceconcept. Het masterplan voor dit serviceconcept om de middelen optimaal in te zetten wordt in december 2025 verwacht.

OV-aanbod en uitvoeringskwaliteit

In het Vervoerplan 2025 heeft GVB een inspanningsverplichting voor het geleidelijk opschalen van het bus-productieaanbod. GVB schaaft gedurende het jaar 2025 het bus-productieaanbod gefaseerd op om te komen tot een productieaanbod van +2,5%. Inmiddels heeft GVB al 1,5% van de afgesproken 2,5% opgeschaald. De opschaling is doorgevoerd op de lijnen 15, 18, 34, 369 en buslijn 49. De laatste 1% wordt op 14 december 2025 doorgevoerd om te komen tot de afgesproken 2,5%.

Amsteltram

Een onderwerp dat nadrukkelijk aan de orde kwam het afgelopen half jaar, in de gesprekken met Gemeente Amstelveen en Gemeente Uithoorn en ook in de regioraad, is de Amsteltram. Het eerste kwartaal van 2025 kampte GVB nog met problemen op tramlijn 25 (Amsteltram). Sinds de start van de exploitatie in september 2024 is het gekoppeld rijden op het traject gepaard gegaan met een hoger uitvalspercentage dan gemiddeld is toegestaan binnen de concessieafspraken. Uit de evaluatie van GVB is gebleken dat er diverse oorzaken waren van de toename in uitval. Hier heeft GVB maatregelen voor getroffen en vanaf het tweede kwartaal 2025 is het uitvalpercentage gedaald. Afgelopen zomer is de rituitval gestegen vanwege de Tijdelijke Buitengebruikname (TBGN) Parnassusweg die op 24 augustus 2025 met succes is afgerond. De TBGN heeft impact gehad op de prestaties van lijn 25. Met de afronding van de TBGN kan GVB zich weer inzetten om de rituitval te stabiliseren in overeenstemming met concessieafspraken.

Mokumflex

Sinds een aantal jaren wordt in Landelijk Noord en Driemond flexibel openbaar vervoer verricht, genaamd 'Mokumflex'. Waar voorheen de opdrachtverlening lag bij Gemeente Amsterdam is per 15 december 2024 de opdrachtverlening van 'Mokumflex' overgeheveld naar GVB en het wordt uitgevoerd door 'Staxi'. Er zijn in 2025 geen wijzigingen in de aanmeldingstijd en bedieningstijd voor reizigers doorgevoerd. Reizigers kunnen op werkdagen vanaf 06:30 uur in Landelijk Noord en Driemond gebruik maken van Mokumflex via Staxi en hiervoor geldt een aanmeldingstijd van 45 minuten. De mysteryguest resultaten tonen dat reizigers tevreden zijn over de dienstverlening van Staxi.

Volgens PvE zal het ov-aanbod wat valt onder Mokumflex, einde kalenderjaar 2026 zijn uitgefaseerd. Mokumflex wordt vanaf begin kalenderjaar 2027 opgevolgd door Basismobiliteit. Op dit moment start GVB een aanbesteding voor de voertuigen die op de trajecten waar Basismobiliteit actief zal zijn moeten gaan rijden (Landelijk Noord & Lutkemeer/Ookmeer). Door de recente start van de aanbesteding verloopt de uitfasering van Mokumflex en implementatie van Basismobiliteit geheel volgens planning. In Driemond rijdt vanaf 29 maart 2026 (ingang Jaarplan Vervoer 2026) een reguliere buslijn ook in de avonden en de weekenden.

Reisinformatie tijdens verstoringen

Uit de evaluatie van de Amsteltram komt een algemeen probleem waar GVB mee kampt naar voren. Dit is de reisinformatie tijdens verstoringen, de zogenoemde "spooktrams". Oorzaken van onjuiste reisinformatie tijdens verstoringen zit bij GVB aan de technische en menselijke kant. De afgelopen maanden is GVB bezig geweest om extra personeel te werven binnen het reisinformatieteam, om beter te kunnen monitoren op de reisinformatie en problemen sneller en tijdig op te lossen. In de nieuwe concessie worden strengere eisen gesteld aan reisinformatie en de komende periode willen we hier ook nadrukkelijker op sturen.

Activa

Strategische activa zijn nodig om de concessie Amsterdam uit te kunnen voeren. Denk hierbij aan de bussen, trams, metro's, vastgoed en systemen. De Vervoerregio verleent subsidie voor grote onderhoudsbeurten en investeringen in nieuwe strategische activa. Investerings in strategische activa dragen bij aan de doelstellingen binnen het beleidskader waarbij er ingezet wordt op bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

In het tweede halfjaar van 2025 ligt de focus op het afronden van het meerjaren investeringsplan voor strategische activa. Dit plan geeft de verwachte investeringen in onderhoud en aanschaf weer voor de komende 15 jaar. Hiermee wordt de samenhang tussen reizigersgroei, vervoeraanbod en investeringen in activa zichtbaar gemaakt. Als de reizigersgroei tegenvalt of meevalt en dit onverhoopt invloed heeft op het aanbod in dienstregelingkilometers, heeft dit weer consequenties voor de te verwachten aantallen aan te schaffen bussen, trams en metro's. In de tweede helft van het jaar worden de verwachtingen inzichtelijk gemaakt. Er worden bandbreedten geformuleerd waar we de komende jaren mee aan het werk gaan.

Metro

Het beheer en onderhoud verloopt volgens planning. Naast de komst van de eerste dertig M7 metro's ligt de focus op de komst van dertien extra metro's welke deels bekostigd worden uit de motie Bikker gelden uit 2024. De voertuigen zitten in de productiefase en worden in 2027 verwacht. Wanneer alle M7 metro's geleverd zijn, kan er afscheid genomen worden van de laatste S3/M4 metro's.

Tram

De uitrol van de rolstoelplanken in de 15G-voertuigen is gestart. Dit moet de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren.. Daarvoor is vanuit motie Bikker geld beschikbaar gesteld.

Ten aanzien van project 15G geldt dat de aanvankelijke planning voorzag in afronding in 2025. GVB heeft echter aangegeven dat er nog diverse openstaande issues zijn. In het bijzonder dient de uitval verder te worden verminderd en de betrouwbaarheid te worden verbeterd.

De regioraad heeft op 8 juli 2025 besloten om binnen de activa gelden budget te reserveren voor aanschaf van nieuwe 17G trams. Het dagelijks bestuur heeft GVB opdracht gegeven de aanbesteding te starten. Naar verwachting start de aanbesteding eind 2025. Na het doorlopen van de aanbesteding, in 2027, zal het dagelijks bestuur een besluit nemen over de daadwerkelijke aanschaf van de 17G trams welke in 2032 inzetbaar zijn.

Bus

Na de komst van de eerste 75 elektrische bussen (bestelling 1, 2 en 3) ligt de focus al enige tijd op de komst van de vierde bestelling elektrische bussen van in totaal 84 stuks. Door productieproblemen is de levering flink vertraagd. Zoals in de begroting vermeld stromen de voertuigen in 2025 in. Hiermee kan voldaan worden aan de aangevraagde SPUK subsidie. Eind 2025 wordt de verantwoording in gang gezet. De vijfde bestelling elektrische bussen, welke de laatste dieselbussen zouden moeten vervangen, is geplaatst, maar loopt om dezelfde productieproblemen vertraging op. De bussen kunnen niet in 2025 geleverd worden. Zodra de levertijden bekend zijn kan de begroting daarop aangepast worden.

Tabel 10 Baten en lasten Concessie Amsterdam (bedragen in € 1.000,-)

Concessie Amsterdam	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Amsterdam (Exploitatie)	55.522	58.640	56.116	-2.524
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	41.132	43.365	30.799	-12.566
Totaal lasten	96.654	102.005	86.914	-15.090
Bijdragen derden	865	894	904	10
BDU Absoluut	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	1.063	1.063	1.063	-
Totaal baten	1.928	1.957	1.967	10
Saldo Concessies Amsterdam	-94.726	-100.048	-84.948	15.100

Toelichting op tabel

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma** Concessie Amsterdam zijn:

- Op basis van rapportages van GVB is gebleken dat de investeringen in bussen, metro en trams vertragingen oplopen. Dit komt door productieproblemen bij leveranciers en planningswijzigingen in de uitvoeringen van groot onderhoudsbeurten voor voertuigen. Met als gevolg dat de uitgaven voor kapitaallasten van strategische activa ook later plaatsvinden. De bijstelling van € 12,8 miljoen schuift voorlopig **incidenteel** door naar 2026. De precieze verdeling zal afhangen van toekomstige investeringen, welke in de rapportage van GVB in 2026 geactualiseerd worden.
- Vanaf 1 juli 2025 wordt voor het indexeren van de exploitatiesubsidie van Amsterdam aangesloten bij de indexatiemethodiek van de streekconcessies. De definitieve indexcijfers worden in december 2025 bekend gemaakt. De voorlopige indexatie voor 2025 bedraagt 11,39%. Bij de eerste bestuursrapportage is gerekend met 5,38%. Dit houdt in dat er een **structureel** effect ontstaat van € 2,9 miljoen hogere lasten die gedekt worden uit de BDU-indexatie.
- In de primitieve begroting 2025 is de subsidie voor de nieuwe concessie voor een heel jaar opgenomen. De concessie is echter ingegaan per 1 juli 2025. In de oude concessie werd minder subsidie aan GVB ter beschikking gesteld. Dit verschil is **incidenteel** en zorgt voor lagere lasten van € 1,9 miljoen. Dit bedrag is in 2027 toegevoegd aan het Groeifonds van de concessie Amsterdam.
- Voor het Activa onderdeel van de concessie en het Groeifonds wordt de BDU-indexatie gehanteerd. Dit indexcijfer is verwerkt in deze bestuursrapportage. In de eerste bestuursrapportage is nog uitgegaan van een BDU-index van 3,35%. In de voorliggende bestuursrapportage is gerekend met de oorspronkelijke BDU-index van 4,02%. De verhoging als gevolg van de indexatie is voor 2025 € 0,3 miljoen. Dit heeft een **structureel** effect. Dit bedrag wordt gedekt uit de BDU-indexatie.

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

- Het verlies over het jaar 2024 van GVB is minder hoog dan verwacht waardoor de toegezegde verliescompensatie lager is uitgevallen. Hierdoor dalen de lasten **incidenteel** met € 3,4 miljoen. Deze vrijval is toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov.

- Er heeft **incidenteel** een overheveling plaatsgevonden van het subprogramma Concessie Amsterdam naar subprogramma Concessies Streek voor een bedrag van € 0,2 miljoen. Dit ten behoeve van de netwerkstudie "Next Level". Dit onderzoek heeft betrekking op de schielsprongprojecten OVAH en OVSA.

3.1.6. CONCESSIONS STREEK

Concessie Amstelland-Meerlanden

Aanbod ontwikkeling

De dienstregeling is vanaf 4 mei 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. Op 14 december 2025 wordt het openbaar vervoer aanbod in overeenstemming met het vastgestelde Vervoerplan 2026 verder uitgebreid. Hiermee voldoen vrijwel alle R-net-lijnen weer aan de gewenste hoge frequenties binnen en buiten de spits. Daarnaast wordt spitslijn 244 (Haarlem Noord – Amsterdam Zuid) geïntroduceerd in samenwerking met Connexxion en de provincie Noord-Holland. Deze buslijn reed eerder als pilot van augustus 2019 tot en met eind 2020. Met deze verbeteringen wordt het aanbod voor de reiziger binnen en buiten de spits aantrekkelijker.

Uitvoeringskwaliteit

De problemen rondom het materieeltekort zijn nog niet helemaal opgelost, maar de situatie is wel verbeterd. De materieelproblemen hebben vooral in januari en juni 2025 geleid tot merkbare hoge rituitval (ongeveer 3%) bij reizigers. Inmiddels is dit naar een niveau van 1% gedaald. De verwachting is dat de komende tijd de uitval langzamerhand verder wordt verlaagd, zoals bepaald in de concessieafspraken. Het materieeltekort heeft vooral te maken met problemen rondom de 100 Ebusco-bussen die Connexxion heeft. Deze hebben relatief veel storingen aan de batterijpakketten en moeten binnenkort vroegtijdig vervangen te worden. De eerste 50 bussen zijn inmiddels voorzien van een nieuwe accu. De komende tijd worden de accu's van de overige elektrische bussen vervangen.

Wegwerkzaamheden

Connexxion heeft veel last van wegwerkzaamheden en grote evenementen in en rondom Amsterdam. De werkzaamheden aan de A10 Zuid, de A9 in Amstelveen, de Coentunnel en kleinere projecten in de Amsterdamse binnenstad en Amsterdam Zuidoost (project 'Trailerparken') zorgden voor bijzonder veel hinder voor de bus. Een deel van de reizigers heeft dit de afgelopen tijd gemerkt vanwege een toegenomen reistijd op diverse lijnen, lagere punctualiteit en soms het noodgedwongen inkorten van lijnen. Dit jaar waren de hoeveelheid werkzaamheden uitzonderlijk voor de vervoerders in onze regio. Zowel de vervoerders als de Vervoerregio zijn druk in overleg met de wegbeheerders om de gevolgen van toekomstige werkzaamheden te verkleinen voor de reiziger.

Prestaties

Op het gebied van uitval heeft Connexxion minder goed gescoord dan verwacht. Tegelijkertijd is de verwachting dat de uitval komende tijd laag zal zijn, vooral door de vervanging van accu's van de overige elektrische bussen. Qua punctualiteit is de situatie goed gebleven, ondanks dat sommige lijnen veel te verduren hadden vanwege de samenloop van werkzaamheden en evenementen. Dit wordt na afloop van het jaar met Connexxion geëvalueerd.

Concessie Zaanstreek-Waterland

Uitvoeringskwaliteit & Aanbod ontwikkeling

Begin 2025 waren er veel schommelingen in de kwaliteit van de dienstverlening van de concessie Zaanstreek-Waterland. Opschalingen in de dienstregeling zouden pas plaatsvinden wanneer de rituitval percentages ten minste drie maanden onder de 2% zijn gebracht. Helaas liggen de rituitvalcijfers nog boven deze norm. De Vervoerregio blijft (wekelijks) monitoren en sturen op het behalen van deze norm, zodat de dienstregeling weer betrouwbaarder wordt voor de reiziger. In het Vervoerplan 2026 (ingangdatum 14 december 2025) is een opschaling naar 96% van de geboden dienstregeling gepland.

EBS rijdt sinds het tweede kwartaal van 2025 100% Zero-Emissie (ZE) in de concessie Zaanstreek-Waterland, maar moet nog wel de laatste vijf bestelde bussen ontvangen. Het hoge aantal materiële schade is afgenomen en de achterstand in schadeherstel is ingelopen. De bus beschikbaarheid is daardoor voor de komende tijd op het vereiste niveau.

Wegwerkzaamheden

De hele regio Amsterdam heeft te maken met uitzonderlijk veel wegwerkzaamheden en evenementen. Ook EBS heeft hier enige hinder van. Zo moesten er bijvoorbeeld buslijnen aangepast worden, omdat die te veel vertraging opliepen tijdens de werkzaamheden aan het knooppunt Watergraafsmeer.

De hinder voor EBS lijkt zich echter te beperken tot vertragingen en een enkele uitgevallen rit, als er gekeken wordt naar de overige werkzaamheden. Dankzij goede afspraken met de wegbeheerders rondom de afsluitingen van de Coentunnel en de N247 ontstond er een win-win voor ov-reizigers én EBS: doordat de bussen door de werkzaamheden mochten rijden, werd deze manier van vervoer een aantrekkelijker alternatief voor de automobilisten die er niet doorheen konden. EBS heeft hier extra communicatie op ingezet.

Beheersmaatregelen

Tijdens het contractbeheer overleg blijft er grote aandacht voor de kwaliteit van de dienstregeling. Het niet volledig rijden van het aanbod (96%) betekent dat de Vervoerregio ook subsidie blijft inhouden totdat het volledige aanbod wordt gereden. Dit bedrag zal naar het Ontwikkelingsfonds ov gaan, zodat het in latere jaren ingezet kan worden in het openbaar vervoer in de regio.

Implementatie boete

In 2024 is er een boete van € 2,2 miljoen opgelegd aan EBS voor de problemen bij de start van de concessie. Een vereiste is dat de boete moet terugvloeien naar de reiziger. De Adviescommissie ov Zaanstreek-Waterland is om advies gevraagd voor input voor de besteding van de boetegelden. Zij hebben op hun beurt advies gevraagd aan de regioraadsleden uit de concessiegemeenten van de concessie. Het advies is meegenomen in het opstellen van de subsidieregeling. Hierin is expliciet opgenomen dat het geld van de boete terugvloeit naar de reizigers in Zaanstreek-Waterland. Gemeenten kunnen sinds 2025 hiervoor verzoeken indienen, passend binnen de opgestelde kaders van de subsidieregeling.

Tabel 11 Baten en lasten Concessies Streek (bedragen in € 1.000,-)

Concessies Streek	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Ontwikkelfonds ov	15.479	7.370	2.030	-5.340
Motie Bikker	15.877	17.343	12.476	-4.868
Overige kosten ov	-	-	200	200
Amstelland-Meerlanden	62.884	65.601	65.612	10
Zaansteek-Waterland	49.381	50.822	46.191	-4.631
Waterland	-	-	-	-
Zaanstreek	-	-	-	-
Totaal lasten	143.621	141.137	126.509	-14.629
Bijdragen derden	6.980	6.980	6.980	-
BDU absoluut	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	520	520	520	-
Totaal baten	7.500	7.500	7.500	-
Saldo Concessies Streek	-136.121	-133.637	-119.009	14.629

Toelichting op tabel

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma** Concessies Streek zijn:

- Het Ontwikkelfonds ov is geactualiseerd naar aanleiding van de voortgang van de lopende projecten, zoals beschreven in paragraaf 3.1.4 onder het kopje Ontwikkelfonds ov. Hierdoor schuift **incidenteel** € 5,3 miljoen aan lasten vanuit 2025 door naar latere jaren.
- Vanuit Motie Bikker heeft een overheveling van € 2,2 miljoen plaatsgevonden met betrekking tot de SOV-compensatie voor Zaanstreek-Waterland. Deze correctie is **incidenteel** en betreft een verschuiving van Motie Bikker naar concessie Zaanstreek-Waterland. In de begroting 2026 is dit vanaf 2026 structureel verwerkt.
- Zoals in de tekst is aangegeven in hoofdstuk 3.1.6 Concessies onder paragraaf Zaanstreek-Waterland is er nog geen opschaling mogelijk in de dienstregeling van de concessie Zaanstreek-Waterland. Het minderwerk van EBS van € 6,5 miljoen is **incidenteel** toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov. Dit bedrag komt in de meerjarenbegroting beschikbaar.
- De verantwoordingen over voorgaande jaren vanuit Zaanstreek-Waterland hebben geleid tot afrekeningen van totaal € 0,8 miljoen. Deze afrekeningen zijn **incidenteel** en verlaagd de vrije ruimte in het Ontwikkelfonds.
- In 2024 is een implementatieboete opgelegd van € 2,2 miljoen aan EBS. Deze boete moet terugvloeien naar de reizigers in deze concessie in 2025 (€ 1,1 miljoen) en 2026 (€ 1,1 miljoen). De uitgaven vinden in 2025 nog niet plaats, omdat de subsidieregeling hiervoor pas recent is vastgesteld. Het gereserveerde bedrag van 2025 wordt **incidenteel** doorgeschoven naar 2026.

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

- Er heeft **incidenteel** een overheveling plaatsgevonden van het subprogramma Concessie Amsterdam naar subprogramma Concessies Streek voor een bedrag van € 0,2 miljoen. Dit is voor de netwerkstudie "Next Level". Dit onderzoek heeft betrekking op de schaa sprongprojecten OVAH en OVSA.

- Door de korting op de BDU-prijsindexatie ontvangt de Vervoerregio minder middelen, wat kan leiden tot bezuinigingen en versraling van het ov. Om dit te voorkomen, wordt € 4,2 miljoen ingezet voor instandhouding van de begroting en het ov-systeem, in lijn met de motie Bikker. De dekking bestaat uit Bikkergelden **incidenteel**, in 2025 € 2,65 miljoen uit Motie Bikker welke onder subprogramma Concessies Streek staat verantwoord, en € 1,5 miljoen uit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Hierdoor dalen de lasten binnen het subprogramma. Verdere toelichting wordt gegeven in hoofdstuk 3.1.4 onder kopje “Motie Bikker”.

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 en de dagelijkse aansturing. Ook het onderhoud aan het S&C systeem valt onder AMRI. De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V. (GVB RIB) de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur GVB RIB aangewezen als beheerder, zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls). De Vervoerregio heeft voor dit subprogramma een meerjarenreeks voor de periode 2022 – 2034 afgesproken. Dit gaat jaarlijks gemiddeld over ongeveer € 155 miljoen (prijsspeil 2025). Binnen deze meerjarenreeks kan, afhankelijk van de uitvoeringssnelheid van de onderhoudswerkzaamheden, tussen de jaren worden geschoven. Dit kan zolang de totale bijdrage van deze meerjarenreeks niet wordt overschreden. Het dagelijks bestuur heeft ingestemd met het Beheerplan 2025 AMRI en daarmee een opdracht gegeven van € 148 miljoen op voorlopig prijspeil 2025 voor alle assetmanagementwerkzaamheden in 2025.

Geleverde prestatie

De reguliere beheer en onderhoudswerkzaamheden verlopen tot nu toe volgens planning. Bij de vervangingsprojecten heeft GVB RIB gemeld dat er aanzienlijke kostenoverschrijdingen zijn. Bij de vervangingsprojecten voor tram, die vaak door Gemeente Amsterdam worden uitgevoerd, heeft het vooral te maken met de wijze van doorbelasten van deze kosten, namelijk late facturatie door de Gemeente Amsterdam doordat de financiële administratie nog niet helemaal up-to-date is. Daardoor zijn er nu meer kosten in 2025 dan voorzien. Voor het vervangingsprogramma van de metro zijn de kosten voor het project Rai – Overamstel – Spaklerweg (vervanging rail, dwarsliggers & ballastbed) niet meegenomen in het Beheerplan 2025. Het niet opnemen in het Beheerplan 2025 komt doordat het project ook doorloopt in 2026. GVB RIB had dit als geheel opgenomen in 2026. Deze kosten worden meegenomen in de totale reeks en hebben daardoor geen effect op het totale budget. Hierdoor wordt er in 2025 meer uitgegeven dan voorzien. Voor de jaren 2025 en 2026 is daardoor een budgetneutrale bijstelling van dit subprogramma nodig.

De prestaties van de tram- en metro-infrastructuur zijn over de gehele lijn goed. Reizigershinder kwam in slechts enkele gevallen voor door verstoringen in de infrastructuur en de totale impact hiervan was klein.

De totale gemiddelde beschikbaarheid van liften en roltrappen is in het tweede kwartaal gelijk aan of boven de norm van 97%. Voor de vijf liften en vier roltrappen die lager presteren dan de norm worden gestructureerd verbeterende maatregelen genomen. Het programma Bedrijfszekerheid Liften en Roltrappen heeft de afgelopen tijd opnieuw goede stappen gezet, die maken dat er in de toekomst meer liften en roltrappen beschikbaar zijn. Op basis van Asset Management methodiek in combinatie met de AMRI-scope is de totale vervangingsopgave voor de liften en roltrappen gedefinieerd. De liften en roltrappen worden de komende 25 jaar onderhouden en vervangen. Daar is recent een getrapte aanbesteding voor gestart. De aanvullende Bikker-gelden voor het actieplan liften en roltrappen zijn volgens planning ingezet; onder andere het opzetten van een voorraad van kritische onderdelen, een onderzoek naar redundantie en voorbereidingen voor het plaatsen van een nieuwe lift bij station Ganzenhoef.

Het transitieprogramma AMRI is eind 2024 afgerond. In 2025 heeft de Vervoerregio formeel decharge gegeven en heeft GVB RIB de ontwikkeling voortgezet en zich met succes laten certificeren voor 'Asset Management' volgens de internationale norm ISO 55001. Dit is een bijzonder goede afhechting van het transitieprogramma.

De AMRI-overeenkomst moet eens in de drie jaar worden herijkt. Nu er met deze overeenkomst ruim drie jaar ervaring is opgedaan en het transitieprogramma formeel is afgerond, wordt in het najaar van 2025 gestart met deze herijking. Binnen deze herijking valt ook een marktconformiteitstoets. Daarnaast wordt er gekeken naar de huidige prestatie indicatoren. Deze herijking wordt naar verwachting in het eerste half jaar van 2026 afgerond.

Door de problemen rond de energiecongestie is er door GVB besloten om over het gehele energievraagstuk een programma op te starten. Dit programma wordt aangestuurd vanuit GVB Holding en gaat over de gehele energiehuishouding van geheel GVB, inclusief de bussen en de veren. Dit programma is breder dan alleen AMRI. Vanuit de Vervoerregio is een ambtelijk opdrachtgever aangesteld. Vanuit dit programma zullen voorstellen worden gedaan hoe het energiesysteem betrouwbaarder en duurzamer kan worden ingericht.

Door de snelle ontwikkelingen in de informatietechnologie en de daarop aangepaste wet- & regelgeving, is digitalisering en informatiebeveiliging binnen de infrastructuur en de operationele systemen van het werkend vervoersysteem steeds meer een integraal onderdeel van modern beheer en onderhoud geworden. Daarin heeft GVB RIB nog een stap te zetten. Er is vanuit GVB Holding een programma opgetuigd dat de Cyber Security van alle operationele systemen de komende jaren gaat verbeteren en de organisatie daaromheen gaat professionaliseren. Partijen zijn met elkaar in overleg hoe dit nader zal worden gefinancierd en welke verdeling zal worden toegepast.

Tabel 12 Baten en lasten Assetmanagement railinfrastructuur AMRI (bedragen in € 1.000,-)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Dagelijks onderhoud Metro	42.000	51.044	49.850	-1.194
Dagelijks onderhoud Tram	21.000	24.989	24.961	-28
MVP Tram	23.000	21.762	29.016	7.254
MVP Metro	24.000	24.084	41.456	17.372
Areaalmanagement AMRI	14.000	23.631	19.934	-3.697
Overige kosten AMRI	23.972	13.856	9.301	-4.555
Asset Owner kosten AMRI	1.567	1.966	1.966	-
Signalling & Control	10.396	15.620	14.756	-865
Totaal lasten	159.934	176.952	191.239	14.287
Bijdragen derden	2.846	3.333	3.333	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	2.846	3.333	3.333	-
Saldo AMRI	-157.088	-173.619	-187.907	-14.287

Toelichting op tabel

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma AMRI** zijn:

- Voor het vervangingsprogramma van metro zijn de kosten voor het project Rai – Overamstel – Spaklerweg (vervanging rail, dwarsliggers & ballastbed) niet meegenomen in het Beheerplan 2025. Dit vervangingsprogramma staat in latere jaren gepland. Op basis van de tweede kwartaalrapportage is gebleken dat de urgentie er is om deze werkzaamheden in 2025 uit te voeren om te voorkomen dat de reguliere onderhoudskosten in de verdere jaren toenemen. **Incidenteel** wordt een totaalbedrag van € 14,2 miljoen in 2025 toegevoegd. De dekking komt uit het terugschuiven van middelen in de AMRI-reeks uit jaren 2026-2034. In 2022 en 2023 is in dit subprogramma minder geld is uitgegeven dan in opdracht is gegeven. Dat geld is toen binnen de P&C-cyclus is doorgeschoven naar latere jaren binnen de AMRI-reeks (2024-2034). Nu wordt een deel van deze doorschuiving besteed in 2025.

- **Incidenteel** wordt vanuit Signalling & Control € 0,9 miljoen doorgeschoven naar 2026 waar dit budget ingezet kan worden voor de doorontwikkeling van het S&C systeem.
- Voor 2025 is de oorspronkelijke BDU-indexatie vastgesteld op 4,02%. Dit resulteert in een verhoging van 0,67% op de voorlopige indexatie van 3,35% die al in de eerste bestuursrapportage is opgenomen. Deze correctie van de indexering leidt tot een **structurele** verhoging van € 1,0 miljoen. Dit bedrag wordt gedekt uit de BDU-indexatie.

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

3.1.8. ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Eind 2024 en begin 2025 is gebruikt door de partners van het platform Smart Mobility (Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Gemeente Amsterdam, Gemeente Almere en de Vervoerregio Amsterdam) om focus aan te brengen in de activiteiten van het platform. De eerder gehanteerde breedheid in thema's is hierbij losgelaten en de focus is gelegd op data en digitalisering als middel om bij te dragen aan duurzame mobiliteitsdoelen van de Metropoolregio Amsterdam. Het platform gaat uit van eigen kracht binnen de regio en is ingericht op de activiteiten leren, ontwikkelen en doen.

De visie 'Digitalisering in Mobiliteit' is tot stand gekomen en herijkt hoe de Vervoerregio Amsterdam het programma Digitalisering in Mobiliteit inzet om beleidsdoelen te realiseren en de mobiliteitssector te versterken via verdergaande digitalisering en datagebruik. Het doel is om informatiestromen tussen beleid, uitvoering, concessiebeheer en projecten goed te verbinden en meer datagedreven te werken.

Binnen OSS loopt al enige tijd een onderzoek naar de vernieuwing van het tariefsysteem. Dit onderzoek geeft inzicht in hoe het ov-tariefsysteem gebruiksvriendelijker, eerlijker en beter afgestemd op reizigersgedrag kan worden ingericht. In 2025 worden verschillende scenario's doorgerekend op o.a. financiële effecten voor reizigers, vervoerders en de Vervoerregio. Het is een complex traject waarbij veel borging noodzakelijk is op het gebied van datasecurity. De regioaad-klankbordgroep wordt in het laatste kwartaal van 2025 geïnformeerd over de stand van zaken in het onderzoek en de eerste resultaten. Onzekerheden die op dit moment spelen thema's zoals kortingen en/of nieuwe reisproducten voor specifieke doelgroepen. De uitkomsten van de tweede fase volgen in 2026.

Tabel 13 Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking (bedragen in € 1.000,-)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	473	845	845	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	450	803	803	-
MRA Smart Mobility	780	780	660	-120
MRA Spoordossier	200	200	200	-
OSS overige projecten	6.146	7.039	6.364	-675
Totaal lasten	8.049	9.667	8.872	-795
MRA verkeersmodel VENOM	179	551	551	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	250	469	469	-
MRA Smart Mobility	460	460	390	-70
MRA Spoordossier	160	160	160	-
OSS overige projecten	-	-	-	-
Totaal baten	1.049	1.640	1.570	-70
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-8.027	-7.302	725

Toelichting op tabel

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma OSS** zijn:

- De jaarlijkse subsidiebeschikking aan CROW-KpVV voor de jaren 2024-2027 bedraagt € 0,9 miljoen. Jaarlijks wordt een voorschot uitbetaald van 80% van het jaarlijkse subsidiebedrag. De overige 20% van € 0,2 miljoen reserveren we jaarlijks. In 2028 wordt de subsidie afgerekend. Voor de reservering over de jaren 2024 en 2025 wordt **incidenteel** een bedrag van € 0,4 miljoen overgeheveld naar 2026.
- Het MRA-platform Smart Mobility heeft de lasten **structureel** kunnen verlagen met ruim € 0,1 miljoen door de focus te verplaatsen naar data en digitalisering. De Vervoerregio Amsterdam is penvoerder van het

platform. Door een verlaging van de lasten ontvangen we ook minder bijdragen vanuit de deelnemende partijen. De baten worden **structureel** verlaagd met bijna € 0,1 miljoen.

- Vorig jaar is er een eerste stap gezet om voor het beleidskader een monitor te kunnen opstellen. De vijf brede welvaartsdoelen van het beleidskader verschillen in snelheid qua ontwikkeling. Zo is in oktober het brede welvaartsdoel inclusief uitgewerkt. De strategische doelen worden nu verder uitgewerkt in tactische en operationele doelen. We maken goede vorderingen, maar het kost meer tijd dan verwacht. We streven ernaar om eind dit jaar de functionele eisen uit te werken, zodat we in 2026 het dashboard kunnen bouwen. Dit leidt tot een **incidentele** vrijval van € 0,1 miljoen.
- De Vervoerregio oriënteert zich op een andere manier op het in kaart brengen van de fietsintensiteiten op het fietsnetwerk binnen de vervoerregio, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van data. Als gevolg hiervan verviel de fietsentelling voor 2025. Hierdoor is **incidenteel** een bedrag vrijgevallen naar het BDU-saldo van € 0,1 miljoen
- Het ontwikkelprogramma Digitalisering in Mobiliteit wordt naar verwachting niet volledig uitgegeven in 2025. Er wordt overgeheveld naar volgend jaar, omdat het implementatieplan van de informatiestrategie begin 2026 wordt vastgesteld. Dan pas zal dat leiden tot hogere lasten voor uitvoering, aansturing en expertise. Het betreft een **incidentele** overheveling naar 2026 van € 0,1 miljoen.

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

3.1.9. APPARAATSKOSTEN

De voortgang van het subprogramma Apparaatskosten binnen Verkeer & Vervoer verloopt grotendeels volgens planning, zoals vastgelegd in de begroting voor 2025. De teams binnen het primaire proces, zoals Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en het Expertisecentrum Projecten, werken doelgericht aan hun teamplannen om de doelen voor dit jaar te halen. Deze teams dragen bij aan een efficiënte uitvoering binnen de Vervoerregio. Dit gebeurt door de inzet van gekwalificeerd personeel en een flexibele benadering om openstaande vacatures in te vullen.

Door de krapte op de arbeidsmarkt is het een uitdaging om vacatures te vullen. Daarom worden naast interne wervingsinspanningen, gespecialiseerde bureaus ingeschakeld om geschikte kandidaten te vinden. Ook investeren we in het versterken van het werkgeversmerk van de Vervoerregio. Zo vergroten we onze aantrekkelijkheid als werkgever in de arbeidsmarkt. Met deze aanpak waarborgen we de continuïteit van onze werkzaamheden en blijven we bijdragen aan de doelstellingen binnen Verkeer & Vervoer.

Per 1 april 2025 is de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027 van kracht. De afspraken voorzien in loonstijgingen en enkele aanpassingen in arbeidsvoorwaarden. De gevolgen voor de loonkosten zijn meegenomen in de begroting onder de subprogramma's Apparaatskosten en Overhead. Ook in 2026 en 2027 zijn verdere verhogingen voorzien. Deze worden verwerkt in de eerste bestuursrapportage 2026 en in de begroting 2027.

Tabel 14 Baten en lasten Apparaatskosten (bedragen in € 1.000,-)

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	10.914	10.914	10.447	-467
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.467	929	966	37
Totaal lasten	12.381	11.843	11.414	-429
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-12.381	-11.843	-11.414	429

Toelichting op tabel

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Apparaatskosten zijn:

- De directe personeelslasten zijn **incidenteel** met € 0,6 miljoen verlaagd. Dat komt door niet-opgevlude vacatures binnen de organisatie, waardoor er lagere loonkosten zijn dan oorspronkelijk begroot.
- De oorspronkelijke indexatie voor 2025 is 4,02% (prijspeil 2025). Op basis hiervan zijn ook de inhuurkosten geïndexeerd. Dit leidt tot een **structurele** ophoging van € 0,04 miljoen gedekt uit de BDU-indexatie.
- De directe personeelslasten worden **structureel** met € 0,2 miljoen opgehoogd als gevolg van de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027. De verhoging heeft te maken met de afgesproken loonontwikkelingen per 2025.

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

Er wordt **structureel** € 0,1 miljoen aan directe personeelslasten overgeheveld van Apparaatskosten Verkeer & Vervoer naar Overhead. Deze aanpassing hangt samen met de overgang van een formatieplek naar het team Bestuur en Communicatie.

OVERHEAD

Bedrijfsvoering

De Vervoerregio stapt in 2026 over naar een nieuwe IT-dienstverlener. Reden hiervoor is einde looptijd van het contract, waardoor een nieuwe Europese aanbesteding noodzakelijk was. Deze overgang vindt dit najaar plaats en omvat zowel de migratie van alle gebruikers als de levering van nieuwe hardware (laptops). Hiermee wordt de continuïteit en beveiliging van de digitale werkplekomgeving geborgd.

In de eerste bestuursrapportage hebben we u geïnformeerd over het onderzoek naar de aanpassingen die nodig zijn aan onze kantooromgeving. Het kantoor aan Termini 179 vervult steeds nadrukkelijker de rol van Huis van de Regio. De huidige inrichting sluit alleen niet helemaal aan bij de ambities en belemmert het houden van grotere bestuurlijke en inhoudelijke bijeenkomsten in huis. Om meer overleggen en sessies intern te kunnen faciliteren, is een beperkte verbouwing en herinrichting noodzakelijk. Hiermee verminderen we externe zaalhuurkosten en wordt de zichtbaarheid van de Vervoerregio versterkt. In de vergadering van 7 oktober 2025 heeft de regioraad met het voorstel tot verbouwen ingestemd.

Tabel 15 Investeringskrediet (bedragen in € 1.000,-)

Investeringskrediet	Afschrijvingstermijn in jaren	Investeringsbedrag	Afschrijving / jaar 2026 en verder
Inrichting nagelvast	15	139	8
Overige installaties	10	69	6
Meubilair	10	78	6
Onvoorzien	10	14	1
Totale investering		300	21
Baten overhead		50	
Totaal baten		50	
Saldo Investeringskrediet	-	-250	

In 2025 is veel aandacht geweest voor het vergroten van kennis en vaardigheden in de organisatie. Dit draagt bij aan de noodzakelijke professionalisering en duurzame inzetbaarheid van medewerkers. Naast de functiegebonden opleidingen, heeft de Vervoerregio ingezet op organisatiebrede trainingen. We hebben diverse in-company trainingen (o.a. feedback en pensioeninzicht) en het leiderschaps- en teamkrachtprogramma uitgevoerd.

Financiën

Om de inhoudelijke subprogramma's goed te ondersteunen wordt gewerkt aan het verder professionaliseren van de financiële huishouding en advisering. We hebben de financiële processen, in het kader van het project procesmanagement, beschreven en verbeterd. Er zijn proceseigenaren aangewezen die de processtappen borgen en periodiek evalueren. Dit draagt bij aan uniformiteit en stabiliteit, waardoor we de € 600 miljoen, die we jaarlijks verwerken, goed kunnen beheren. Daarnaast zijn we bezig met twee aanbestedingen om onze financiële systemen te moderniseren:

- Een nieuw planning- en controlsysteem voor beter begrotingsbeheer en dat ook de koppeling tussen strategische doelen en middelen nog inzichtelijker maakt. Hierdoor zal het bestuur beter de verbanden zien tussen onze activiteiten en uitgaven om daar afwegingen in te maken.
- Een nieuw financieel systeem dat de administratieve processen beter ondersteunt, automatiseert en rechtmatigheid waarborgt.

Beide aanbestedingen hebben een andere doorlooptijd en lopen vooralsnog op schema.

We blijven het Spoorboekje, waarin de planning van alle P&C producten staat, verder optimaliseren. Als gevolg daarvan staat de Kadernota 2027 al in december 2025 op de agenda van de regioraad in plaats van in het eerste kwartaal van 2026. We ontwikkelen daarnaast een interne managementcyclus die aansluit op de planning van de P&C producten.

Bestuur en Communicatie

Het tweede half jaar is de Vervoerregio meerdere keren in de media en in de vakpers geweest met grote onderwerpen. Dit draagt bij aan zichtbaarheid van de Vervoerregio en de positionering van onze bestuurders. Daarnaast stellen we de corporate communicatiestrategie bij naar deze tijd. De Vervoerregio heeft voor de ontvlechting van het metrosysteem een participatietraject opgezet. Deze dialoogsessies met bewoners, reizigers, gemeenteraden en maatschappelijke organisaties zijn bedoeld om het gesprek te voeren over de noodzaak om het metronet aan te passen. Met een aangepast metronet kunnen er meer metro's rijden en kunnen we zorgen voor minder storing en uitval van metro's. Het doel is alle wensen, zorgen en ideeën te bundelen in beslisinformatie voor het dagelijks bestuur. Het besluit hoe het nieuwe metronet in 2027 eruit komt te zien zal in kwartaal vier van 2025 gemaakt worden.

Public Affairs

De afgelopen periode stonden twee Public Affairs dossier centraal:

De Vervoerregio heeft samen met haar partners haar uiterste best gedaan om de 10% BDU-korting ongedaan te maken. Hiervoor zijn er meerdere gesprekken geweest met de staatssecretaris van IenW en de bestuurders van de Vervoerregio. Eerder dit jaar heeft de Vervoerregio een petitie met bijna 40.000 handtekeningen aangeboden aan de Tweede Kamer. Een belangrijk moment was het aannemen van de motie om de bezuinigingen terug te draaien. Deze motie was ingediend door de PvdA en ondersteund door de PVV. Daarnaast organiseerde Vervoerregio diverse werkbezoeken. Ook nam de Vervoerregio deel aan publieke acties die aandacht vroegen voor het openbaar vervoer, zoals het 110 seconden stilzetten van bussen en de bus-toeteractie.

Het andere grote dossier is het ongedaan maken van de eerdere rijksuitname uit het MIRT-project ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer. Dit hangt nauw samen met de besluitvorming over het dekkingstekort van ZuidasDok en het nemen van een richtinggevend concept voorkeursbesluit van ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer in november. De Vervoerregio doet haar uiterste best om via de lobby het Rijk te helpen in haar zoektocht naar financiële middelen. Er worden contactmomenten georganiseerd met Tweede Kamerleden. Zo sprak Gerard Slegers Kamerlid Eline Vedder, terwijl Marja Ruigrok Kamerlid Marieke Koekkoek ontving. Dit heeft er in ieder geval aan bijgedragen dat de ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (Noord/Zuidlijn) genoemd wordt in de initiatiefnota "Alle Seinen op Groen" van Kamerlid Koekkoek. Op 5 juni was er een evenement met Kamerleden: bouwen, bewegen, verdienen met een stevige boodschap richting Den Haag: 'de koek moet groter voor mobiliteit'. Onze zorgvuldig opgebouwde welvaart staat op het spel. Niet door gebrek aan ambitie, maar door het ontbreken van structurele investeringen of visie bij gebrek ervan. Het evenement was een succes met 150 aanwezigen en de aanwezigheid van vier Kamerleden.

In de Gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio is opgenomen dat de regioraad regels vaststelt over het betrekken van inwoners en belanghebbenden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid. De regioraad heeft hiervoor een participatieverordening vastgesteld om invulling te geven aan deze verplichting.

Tabel 16 Baten en lasten Overhead (bedragen in € 1.000,-)

Overhead	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
<i>Materiële kosten:</i>				
Bestuur & Ondersteuning	157	164	170	6
Communicatie	185	193	200	7
Bedrijfsvoering	4.077	4.357	4.561	204
Financiën	235	245	254	9
<i>Personele kosten:</i>				
Directe personeelslasten	8.413	8.413	8.502	89
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.200	2.005	2.086	81
Totaal lasten	14.268	15.378	15.774	396
Baten overhead	208	217	217	-
Totaal baten	208	217	217	-
Saldo Overhead	-14.060	-15.161	-15.557	-396

Toelichting op tabel

De budgettaire **aanpassingen binnen het subprogramma** Overhead zijn:

Materiële kosten

- De oorspronkelijke indexatie voor 2025 is 4,02% (prijspeil 2025). Op basis hiervan zijn ook de materiële kosten geïndexeerd. Dit leidt tot een **structurele** ophoging van € 0,2 miljoen gedekt uit de BDU indexatie.

Personele kosten

- De oorspronkelijke indexatie voor 2025 is 4,02% (prijspeil 2025). Op basis hiervan zijn ook de inhuurkosten geïndexeerd. Dit leidt tot een **structurele** ophoging van € 0,1 miljoen gedekt uit de BDU indexatie.
- De directe personeelslasten worden **structureel** met € 0,2 miljoen opgehoogd door de nieuwe cao Gemeenten/SGO 2025-2027. De verhoging komt door de afgesproken loonontwikkelingen per 2025.
- Om voldoende capaciteit in 2026 beschikbaar te hebben voor de implementatie van het Planning & Control systeem en het financiële systeem wordt € 0,2 miljoen personele kosten van 2025 doorgeschoven naar 2026.

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

Er wordt structureel € 0,1 miljoen aan directe personeelslasten overgeheveld van Apparaatskosten Verkeer & Vervoer naar Overhead. Deze aanpassing hangt samen met de overgang van een formatieplek naar het team Bestuur en Communicatie.

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

De algemene dekkingsmiddelen worden ingezet voor de financiering van de mobiliteitsdoelstellingen in 2025. 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 busleningen;
- De rentebaten uit schatkistbankieren;
- De marktconformiteitstoeslag die de Vervoerregio aan GVB Activa berekent voor de garantstelling op hun leningen.

De indexatie voor 2025 is lager uitgevallen dan verwacht. Bij de eerste bestuursrapportage gingen we nog uit van een percentage van 3,35%. In juni is de brief van IenW met de definitieve indexering ontvangen en bedraagt de indexering 3,28%. Hierin is de bij de voorjaarsnota van het Rijk de aangekondigde structurele korting van 50% op de prijsindexatie verwerkt. De oorspronkelijke indexatie zou € 23,2 miljoen bedragen. Na de korting ontvangt Vervoerregio € 19,0 miljoen, De structurele korting bedraagt ongeveer € 4,2 miljoen. Door de korting op de BDU prijsindexatie is minder geld beschikbaar op onze begroting, met potentieel bezuinigingen tot gevolg. In 2025 en 2026 wordt deze korting incidenteel gedekt uit Bikkergelden. Over 2025 ontvangen we in totaal € 600,6 miljoen aan BDU.

Tabel 17 Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in € 1.000,-)

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025 (na 1e Bestuursrapportage 2025)	Gewijzigde begroting 2025 (na 2e Bestuursrapportage 2025)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2025 bij 2e Bestuursrapportage
Rentelasten	3.916	3.929	3.527	-402
Totaal lasten	3.916	3.929	3.527	-402
BDU jaarbijdrage	573.989	603.491	600.609	-2.882
BDU saldo voorgaande jaren	-2.852	-14.330	-28.674	-14.344
Rentebaten	12.355	17.828	14.783	-3.045
Totaal baten	583.491	606.989	586.717	-20.272
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	579.575	603.061	583.190	-19.870

Toelichting op tabel

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 € 2,9 miljoen kon worden toegevoegd aan de balanspost "Vooruitontvangen BDU". We verwachten aan het eind van 2025 dit bedrag met € 25,8 miljoen op te hogen naar € 28,7 miljoen als dekking voor lasten in volgende jaren.

De rentebaten dalen naar verwachting met € 3 miljoen door de lagere rente baten over het schatkistbankieren en een actualisatie van de liquiditeitsbegroting. Daartegen over dalen ook de rentelasten met € 0,4 miljoen, doordat het rentepercentage is gedaald. Beide gevallen gaat om een **incidenteel** effect.

ONTWIKKELING LIQUIDITEITEN

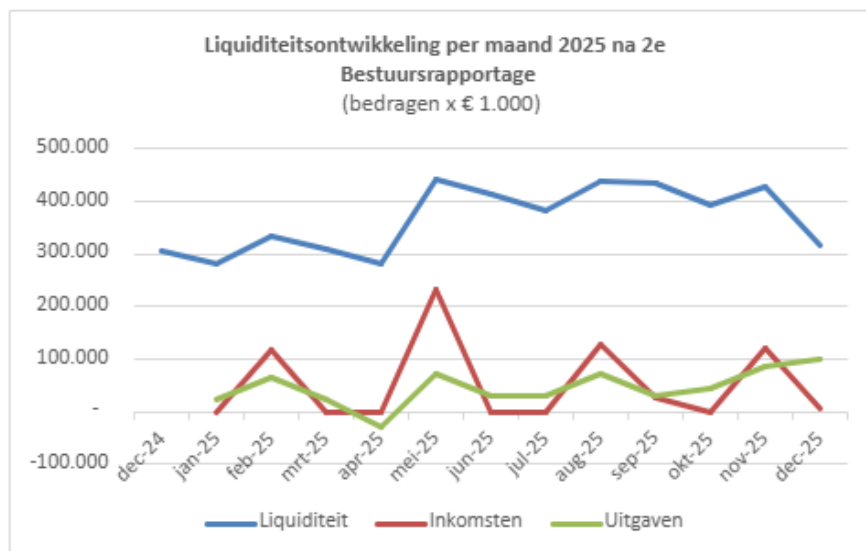
De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van busleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze financiële stromen lopen via de balans. Deze elementen maken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

Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2025 uit op € 318,5 miljoen positie. Hierin werd de eerste bestuursrapportage een liquiditeit van € 315,1 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 18 Liquiditeitsprognose (bedragen in € 1.000,-)

Liquiditeitsprognose	Primitieve begroting 2025	Begroting 2025 na 1e Bestuursrapportage 2025	Begroting 2025 na 2e Bestuursrapportage 2025
Beginstand liquide middelen 1 januari	195.608	305.358	305.358
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	7.117	3.767	6.316
Overige inkomsten	592.756	577.680	628.184
Overige uitgaven	-597.545	-571.699	-621.396
Eindstand liquide middelen	197.936	315.106	318.463

Figuur 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2025 (bedragen in € 1.000,-)



BIJLAGE 1: AFKORTINGENLIJST

AB	Amsterdam Bereikbaar
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
S&C	Signalling & Control
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
SOV	Studenten openbaar vervoer kaart
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