Halfjaar-rapportage

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer

Juli - december 2025



ov - verbinding
amsterdam
haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1 Inleiding
pagina 4

1.1 Projectdoel 4
1.2 De samenwerkende partijen 5
1.3 Hoofdonderdelen verkenning 5

2 Managementsamenvatting
pagina 6

3 Integrale Onderzoeksopgave
pagina 8

In gesprek met ...
Sytze Rienstra – manager planproducten bij OVAH 10

4 Omgevingsmanagement en communicatie
pagina 11

4.1 Omgeving 11
4.2 Communicatie 11

5 Projectkaders
pagina 13

5.1 De projectscope 13
5.2 Projectplanning 13
5.3 Financiën 13
5.4 Risico's 14

Voorwoord

Voor je ligt de tweede halfjaarrapportage 2025 van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH). In dit project werken overheden, eigenaren van publieke en private infrastructuur, concessieverleners, vervoerders, de projectorganisatie en diverse adviesbureaus samen.

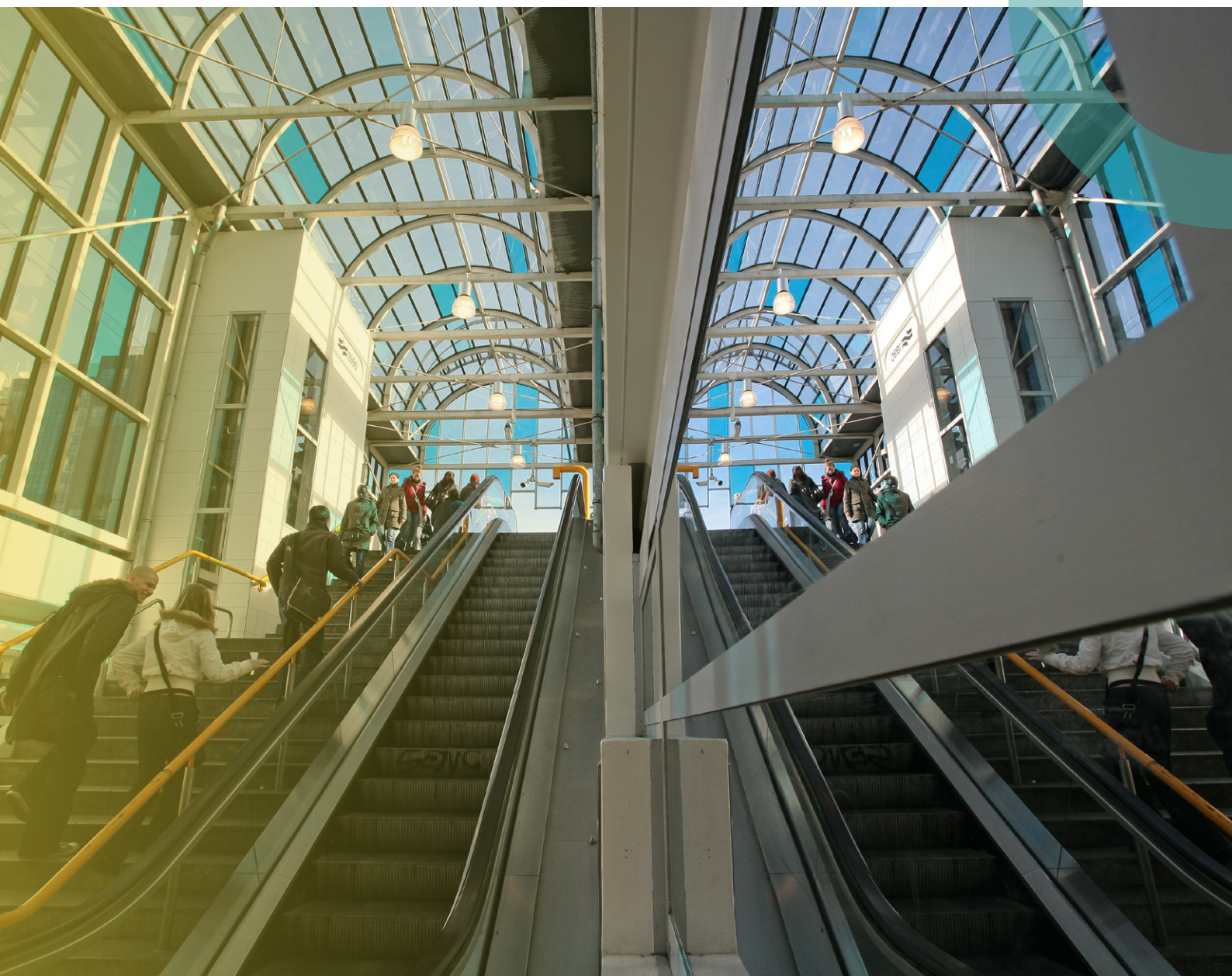
Doel van het project is om te onderzoeken wat de beste oplossing is voor de knelpunten in het openbaar vervoer in de regio Amsterdam - Haarlemmermeer. De resultaten van dit onderzoek leiden tot een voorkeursbeslissing voor een nieuwe OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer.

Duizenden mensen die in dit gebied wonen, werken, studeren of op reis zijn, maken elke dag gebruik van het uitgebreide OV-netwerk. In de toekomst zal het aantal OV-reizigers verder toenemen; als gevolg van woningbouw, werkgelegenheidsgroei en een veelzijdig aanbod van onderwijs-, sport- en culturele instellingen. Om te voorkomen dat treinen en perrons overvol raken, zijn investeringen in het OV nodig.

In deze rapportage lees je over de voortgang die is gemaakt met de MIRT-verkenning OVAH, gedurende de periode juli – december 2025.

Namens deze brede samenwerking wensen wij je veel leesplezier.

Projectorganisatie OV-Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer



1. Inleiding

Het Rijk en de regio hebben jaarlijks een Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) om af te stemmen over infrastructuurprojecten. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2022 nam de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de beslissing om te starten met de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Hierbij is het projectalternatief 'verlengen Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp met een tracé via Schiphol Noordwest' vastgesteld als meest voor de hand liggende optie en als uitgangspunt gekozen voor de benodigde financiële dekking.

In het startdocument van de verkenning van oktober 2022 is op hoofdlijnen een richting meegegeven voor de verkenning. De projectorganisatie heeft hierop een projectplan voor de verkenning opgesteld. Hierin zijn de opdracht, planning en benodigde financiële middelen vastgelegd. Dit projectplan is goedgekeurd door de opdrachtgevers en vormt de basis van de afspraken die staan in de samenwerkingsovereenkomst tussen partijen.

1.1 Projectdoel

Het doel van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is te komen tot één voorkeursalternatief voor een OV-verbinding aan de zuidwestkant van Amsterdam. Dit voorkeursalternatief wordt vastgesteld in de besluitvormingsfase van de verkenning. Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar de volgende vijf basisalternatieven:

Het OVAH-project richt zich op het oplossen van de volgende knelpunten:

- Het oplossen van capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel om daarmee het landelijk spoornetwerk volgens het OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken;
- Het verminderen van de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid;
- Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid voor nieuwe woon- en werklocaties;
- Intensivering van het internationaal treinverkeer.

Voor wat betreft bereikbaarheid wordt onder andere gekeken naar het totaal aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen een half uur reistijd per openbaar vervoer vanuit en naar het plangebied. Bij het onderzoeken van de mogelijke oplossingen wordt aandacht besteed aan maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, werkgelegenheid, groen, klimaat, ecologie, milieu en energie. Duurzaamheid wordt hierbij als randvoorwaarde

BUS	**BRT-netwerk**	Nieuw Bus Rapid Transit (BRT)-netwerk via één gedeelde stamlijn, uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.
TREIN	**Airport Sprinter Plus**	Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (Airport Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.
TREIN	**City Sprinter**	Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (City Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds).
METRO	**Metro tot Schiphol**	Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).
METRO	**Metro tot Hoofddorp**	Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.

In bovenstaande tabel staan de basisalternatieven die worden onderzocht in de beoordelingsfase

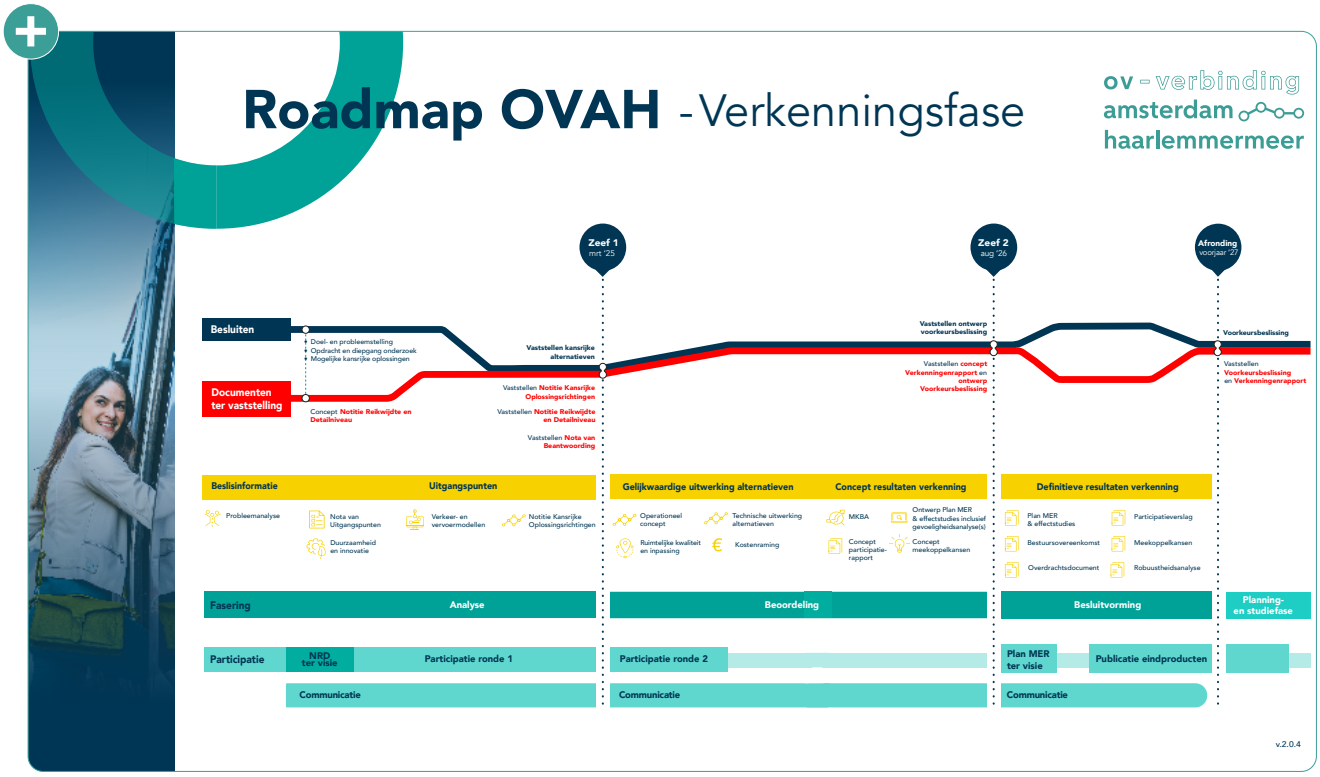
gezien. Het doel van de verkenning is om genoeg informatie te krijgen zodat een besluit genomen kan worden over welk alternatief de voorkeur heeft. Dit wordt de voorkeursbeslissing genoemd. Als deze genomen is, worden ook afspraken over het vervolgproces gemaakt.

1.2 De samenwerkende partijen

In het najaar van 2023 legden 8 opdrachtgevers in een startdocument afspraken vast over financiën, risico's en op welke wijze zij samenwerken in deze MIRT-verkenning. Deze samenwerkingsovereenkomst is op 29 januari 2024 gepubliceerd in de Staatscourant. De opdrachtgevende partijen zijn: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Nederlandse Spoorwegen, Schiphol en de Schiphol Area Development Company. Daarnaast is een aantal adviserende partijen bij het project betrokken. Dit zijn ProRail, GVB, Transdev, Rijkswaterstaat en KLM.

1.3 Hoofdonderdelen verkenning

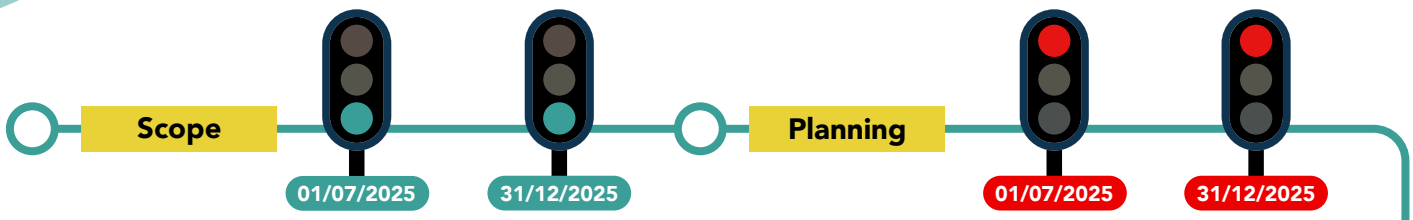
De samenwerkende partijen maken tijdens de verkenning gebruik van een specifieke manier van werken om de hoofdonderdelen te doorlopen; dit is de 'MIRT-systematiek'. De routekaart (roadmap) hieronder geeft inzicht in de hoofdonderdelen en de specifieke aandachtsgebieden die centraal staan in deze systematiek tijdens de verkenning.



Roadmap OVAH - Verkenningsfase

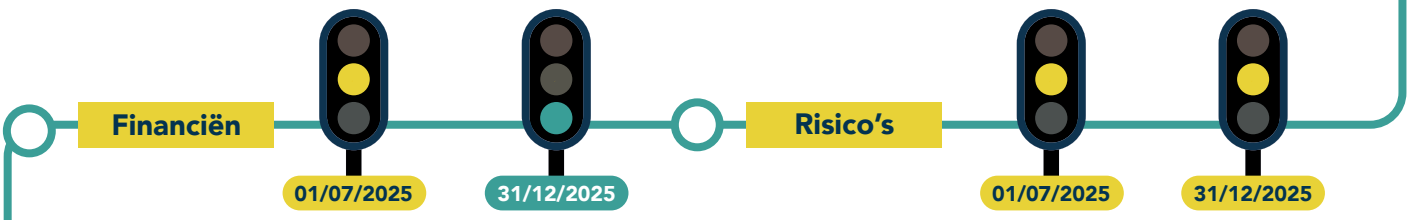


2. Managementsamenvatting



De scope van het project is ongewijzigd. In de notitie kansrijke oplossingsrichtingen zijn de vijf alternatieven vastgelegd als scope voor de MIRT-verkenning. Aanvullend op deze alternatieven is een korte verkenning (quick scan) uitgevoerd naar het metro alternatief dat nu stopt bij Schiphol. Met deze quick scan is onderzocht of het mogelijk is om dit alternatief te verlengen naar Hoofddorp. De resultaten van deze quick scan zijn positief en samen met de eerste onderzoeksinformatie besproken in het directeurenoverleg en in het bestuurlijk overleg. Partijen zijn het eens dat van de vijf alternatieven ingezet wordt op het alternatief 'bovengrondse metro'. Tot op dit moment zijn alleen ondergrondse alternatieven tot aan Hoofddorp onderzocht. Daarom heeft de projectorganisatie opdracht gekregen de quick scan verder uit te werken, zodat dit kan worden meegewogen in het voorkeursalternatief.

Als gevolg van geconstateerde onjuistheden in het verkeersmodel is een aanpassing in de planning doorgevoerd voor het tot stand brengen van de rapportage Bereikbaarheid. Deze aanpassing maakt de eerder voorziene vertraging beter beheersbaar. Ondanks de aanpassing in de planning, is het besluit van de terinzagelegging van het Verkenningenrapport en Plan-MER nog steeds beoogd om voor de zomer 2026 te kunnen nemen. In het directeurenoverleg van 17 november is de afspraak gemaakt om de masterplanning het eerste kwartaal van 2026 te actualiseren en de nieuwe mijlpalen vast te stellen.



In het afgelopen halfjaar is het projectbudget en prognose aangepast van prijspeil 2024 naar prijspeil 2025. De langere looptijd van het project vraagt om een aangepaste inzet van het projectteam. Die extra inzet wordt grotendeels gecompenseerd door de lagere inzet vanuit de werkgroepen. Deze aanpassingen zijn meegenomen in de huidige kostenraming. Het project past nog steeds binnen de vastgestelde begroting.

Het afgelopen jaar is er extra aandacht geweest voor het risicomanagement. Dat heeft inmiddels geleid tot het benoemen van vier Ongewenste Top Gebeurtenissen (OTG's) die het project kunnen raken. Deze hebben vooral te maken met mogelijke vertraging bij het nemen van de voorkeursbeslissing en bij het sluiten van de bestuursovereenkomst. Er zijn maatregelen uitgewerkt om deze risico's te beperken. Daarbij wordt gekeken wat het projectteam zelf kan doen om risico's van buitenaf zo goed mogelijk op te vangen en hoe zij kan bijdragen aan het beheersen van de externe risico's.

- *Binnen de vastgestelde projectkaders, beheersbaar door projectorganisatie*
- *Buiten de vastgestelde projectkaders, beheersbaar door projectorganisatie*
- *Buiten de vastgestelde projectkaders, niet beheersbaar door projectorganisatie, escalatie naar de opdrachtgevers*

Kwaliteit & organisatie

01/07/2025 — 31/12/2025

De verbeterpunten uit de eerste meting op het gebied van kwaliteit en organisatie zijn uitgevoerd. In het eerste kwartaal van 2026 volgt een nieuwe meting. Ook is onderzocht hoe tevreden en betrokken de leden van het projectteam zijn. De resultaten waren positief.

Omgeving & Communicatie

01/07/2025 — 31/12/2025

De afgelopen periode zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd waarbij geïnteresseerden zijn geïnformeerd over de (technische) uitwerking van de vijf alternatieven. Ook zijn drie treinstations en een markt in het plangebied bezocht om in gesprek te gaan met reizigers en bewoners. Reacties op de verbetering van het OV in de regio waren positief. Verder is er vanuit het projectteam gewerkt aan een animatiefilm en publieksvriendelijke illustraties van het plangebied en de alternatieven. Ook is de halfjaarrapportage januari-juni 2025 gepubliceerd, een communicatieplan voor 2026 opgesteld en is de OVAH-website geoptimaliseerd.

- *Binnen de vastgestelde projectkaders, beheersbaar door projectorganisatie*
- *Buiten de vastgestelde projectkaders, beheersbaar door projectorganisatie*
- *Buiten de vastgestelde projectkaders, niet beheersbaar door projectorganisatie, escalatie naar de opdrachtgevers*





3. Integrale Onderzoeksopgave

Mijlpaal
Afgelopen periode is voor het project een belangrijke stap gezet. In september 2025 is de informatie opgeleverd die nodig is om bestuurders een eerste, richtinggevende keuze te laten maken voor een voorkeursoplossing. Het directeurenoverleg heeft deze informatie goedgekeurd. Daarna is de informatie voorgelegd aan het bestuurlijk overleg.

De informatie laat zien hoe de vijf mogelijke oplossingen scoren op beoordelingscriteria die eerder zijn afgesproken. Er is gebruik gemaakt van alle beschikbare onderzoeken, zoals het ontwerp, de kosten, de bereikbaarheid, de milieueffecten en de maatschappelijke kosten en baten.

Hoewel sommige onderzoeken nog niet helemaal zijn afgerond, was er genoeg informatie om de bestuurders te vragen een eerste, richtinggevende keuze te maken. Partijen zijn het eens dat van de vijf alternatieven, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ingezet wordt op het alternatief 'bovengrondse metro'. Tot op dit moment zijn alleen ondergrondse alternatieven tot aan Hoofddorp onderzocht. Een quick scan laat zien dat een bovengrondse metroverbinding tot Hoofddorp kansrijk is. Daarom zal dit de komende periode verder worden uitgewerkt, zodat dit kan worden meegewogen in het voorkeursalternatief.

De huidige inschatting komt erop neer dat er in totaal € 4 tot 7 miljard nodig is voor de OV-verbinding, afhankelijk van de lengte van het tracé en nadere uitwerking. Partijen hebben geconstateerd dat het een uitdaging is om voldoende financiële middelen gezamenlijk beschikbaar te hebben ter dekking van het voorlopig voorkeursalternatief en gaan de komende periode er gezamenlijk aan werken om de financiering, inclusief alternatieve financiering/bekostiging, rond te krijgen om daarna de Voorkeursbeslissing te kunnen nemen.

Diverse onderzoeken
De verschillende onderzoeken voor het project zijn inmiddels vergevorderd. Het hoofdrapport over de milieueffecten (het plan-MER) is voor 60 procent

gereed en beoordeeld. De ontvangen opmerkingen zijn verwerkt in een nieuwe versie. Ook is op basis van voorlopige verkeersgegevens een eerste versie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en rapportage bereikbaarheid gemaakt, in afstemming met de betrokken werkgroepen.

Op technisch gebied zijn het ontwerp van de inpassing, de daarvoor benodigde verdiepende studies, het operationeel concept en de belangrijkste eisen afgerond en voor controle voorgelegd. Dit geldt ook voor de rapportages op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De kostenramingen zijn opgesteld en beoordeeld door kostendeskundigen van verschillende betrokken organisaties, waaronder overheden en vervoerders.

Met diverse aannemers uit Frankrijk, Duitsland en Nederland met ervaring in het boren van tunnels heeft een sessie plaatsgevonden over de mogelijkheden en risico's van het bouwen een zogenoemd 'deep mined' station. Een dergelijk diepgelegen station, dat gebouwd wordt met behulp van mijnbouwtechnieken, is voorzien in drie van de vijf kansrijke alternatieven. De uitkomsten van de sessie zijn opgenomen in een verslag, dat is afgestemd met alle deelnemers. De risico's van een 'deep mined' station waren onderdeel van de beslisinformatie voor de eerste richtinggevende keuze voor een voorkeursoplossing. Alle resultaten van deze onderzoeken worden samengebracht in één document: het verkenningenrapport. In dit rapport staat ook welk alternatief de voorkeur heeft en welke uitgangspunten gelden voor de volgende fase van het project; de planning- en studiefase. Zodra het rapport gereed is, wordt het samen met de milieueffectrapportage ter inzage gelegd en gedeeld met inwoners en andere belanghebbenden.



Interview

In gesprek met... Sytze Rienstra – manager planproducten bij OVAH

Vijf OV-oplossingen met elkaar vergelijken is geen sinecure. Hoe werkt dat precies?
"Hiervoor worden een heleboel onderzoeken uitgevoerd. Dat gaat letterlijk om duizenden pagina's. We maken ten eerste technische ontwerpen van ieder basisalternatief. Daarnaast schatten we per alternatief de aanlegkosten en het aantal reizigers, meten we de milieueffecten, kijken we naar veiligheid en worden de maatschappelijke kosten en baten op een rij gezet. We brengen al deze informatie samen in een beoordelingskader. Hierin staan maar liefst 67 criteria waar we OV-verbinding op scoren. Deze zijn opgesteld samen met onze opdrachtgevers. Denk hierbij aan de projectdoelen, maar ook aan zaken als werkgelegenheid, duurzaamheid, veiligheid inclusiviteit en allerlei technische criteria als complexiteit en risico's. Dit resulteert in één grote tabel die alle plussen en minnen van alle alternatieven presenteert. Op deze manier zorgen we voor gedegen beslisinformatie waarmee de bestuurders een keuze kunnen maken."

Wegen alle criteria even zwaar?
"Als projectorganisatie maken wij geen weging, iedere bestuurder zal immers eigen voorkeuren hebben. Daarom maken wij inzichtelijk op welke criteria ieder alternatief goed en minder goed scoort. Er is geen één alternatief dat op alle criteria goed of slecht uit de bus komt. Het ene alternatief is bijvoorbeeld duurder om te realiseren, maar draagt wel meer bij aan het halen van de projectdoelen. Terwijl het andere alternatief weer goedkoper is, maar relatief negatievere effecten heeft op natuur en milieu of het halen van de doelen. Dit zorgt voor een gemengd beeld en het is dus aan de bestuurders om een afweging te maken welke aspecten ze zwaarder laten meewegen dan andere."



Sytze Rienstra – manager planproducten OVAH

Welke onderzoeken vergen het meeste werk?
"Er zijn eigenlijk drie aspecten waar het meeste werk in zit. Dat is ten eerste het maken van de technische ontwerpen van alle vijf de alternatieven. Ofwel, hoe wordt de verbinding aangelegd in het gebied. Dit zorgt voor veel discussies, omdat het een ongelooflijk complex gebied is waarin we opereren. We moeten bijvoorbeeld dwars door Schiphol, wat op zijn zachtst gezegd nogal wat uitdagingen met zich meebrengt. Daarnaast vergt het onderzoeken van de milieu-, natuur- en veiligheidseffecten veel tijd. Dat komt uiteindelijk terecht in het milieueffectrapport. Als laatste heeft het onderzoeken van alle maatschappelijke kosten en baten veel voeten in de aarde. Dit doen we met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Hiermee worden de positieve en negatieve effecten van een project op de welvaart van Nederland ingeschat.

Zit het werk er straks op als de onderzoeken zijn afgerond?
"Aan het einde van de rit leveren wij het zogenaamde verkenningenrapport op. Hierin komen alle onderzoeksresultaten samen en staat welk alternatief de voorkeur van de bestuurders heeft. Dit is volgens hen de meest logische en kansrijke oplossing voor de knelpunten in het openbaar vervoer tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Voor het vervolg van het project zijn we afhankelijk van wat er besloten wordt. Als er groen licht wordt gegeven voor één voorkeursalternatief, dan gaan we naar de volgende fase. Hierbij wordt de verbinding nog gedetailleerder uitgewerkt en gereed gemaakt voor de aanleg."



4. Omgevingsmanagement & Communicatie

4.1 Omgeving

In de afgelopen periode zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd waarbij geïnteresseerden zich kunnen verdiepen in specifieke onderwerpen, zoals de technische uitwerking van de verschillende alternatieven. Soms worden deze sessies ook samen met specifieke organisaties georganiseerd om hun kennis en ideeën te benutten.

Zo vond de tweede bijeenkomst met reizigersvereniging ROVER plaats, met als onderwerp bereikbaarheid. Ook was er een vervolgsessie met Stichting De Oeverlanden. Daarnaast heeft het omgevingsmanagementteam bezoeken gebracht aan onder andere ORAM, VNO/NCW, HelloZuidas, Gemeente Haarlemmermeer, KLM, Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Trade Park en de Hogeschool van Amsterdam, waar presentaties zijn gegeven over het project.

Eind september kwam op uitnodiging van OVAH ook de klankbordgroep Hoofddorp/Amsterdam bijeen. Dit is een groep belanghebbenden uit het plangebied die meedenkt over het OVAH-project. Al deze bijeenkomsten stonden vooral in het teken van het geven van een update over waar het project nu staat en welke stappen in het komende jaar worden gezet.

4.2 Communicatie

Er is een animatiefilm vervaardigd waarbij op een aantrekkelijke en heldere manier uitgelegd wordt wat OVAH-project is. Waarom een nieuw tracé hard nodig is en hoe het (MIRT) proces eruitziet. De film ondersteunt de communicatie met direct omwonenden/bewoners van het plangebied,

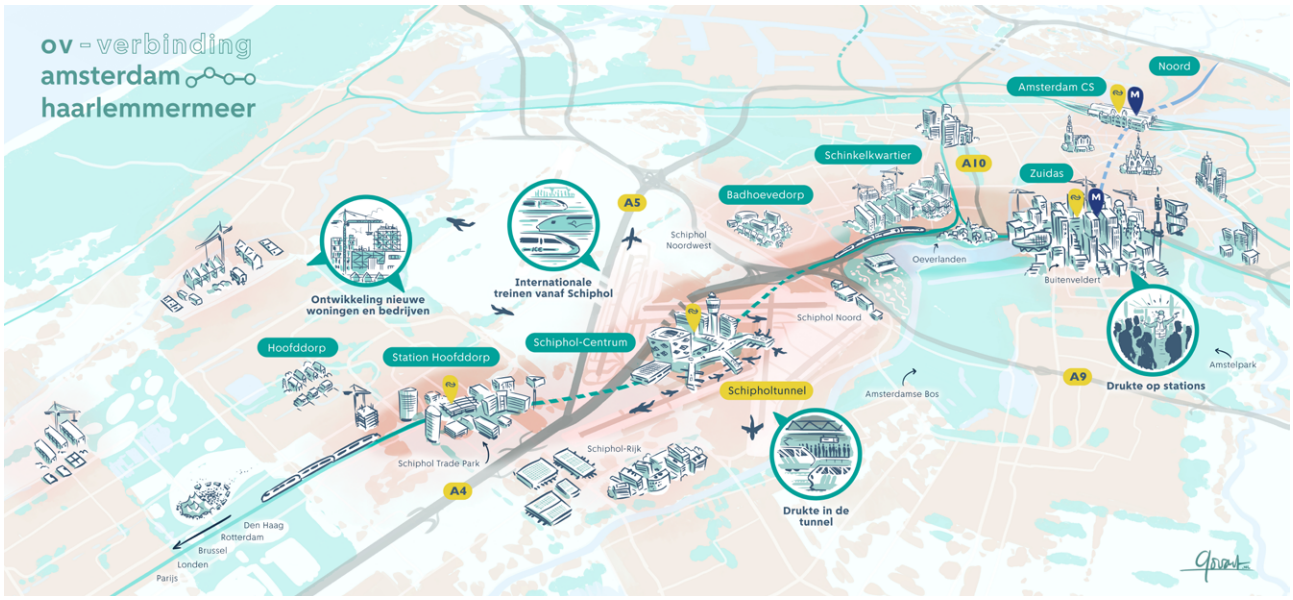


Presentatie bij de Hogeschool van Amsterdam

reizigers, bedrijfsleven, partners en betrokken organisaties, gemeentelijke collega's en bestuurders. De illustraties van het plangebied en de vijf tracés verduidelijken het plangebied met de doelstellingen en de verschillende tracés die worden onderzocht.

Ook is een communicatielijn en een set vragen en antwoorden (Q&A's) opgesteld voor het bestuurlijk overleg MIRT, dat is verplaatst van november naar begin januari 2026. Tijdens dit overleg wordt de richtinggevende keuze voor één van de alternatieven, die gemaakt is door het BO OVAH, bekrachtigd.

Voor het jaar 2026 is het communicatie-uitvoeringsplan en de jaarkalender voor 2026 opgesteld, in samenhang met het omgevingsplan. Daarbij wordt toegewerkt naar belangrijke mijlpalen en besluitmomenten in 2026.



Illustratie van het OVAH-plangebied



5. Projectkaders

5.1 De projectscope

Tijdens het directeurenoverleg op 15 september 2025 zijn de resultaten gepresenteerd van een korte verkenning (quick scan) naar de mogelijkheid om alternatief 3.1, de Metro tot Schiphol, bovengronds te verlengen naar Hoofddorp. De uitkomst van de quick scan was positief: het lijkt technisch mogelijk te zijn. Het is een technisch ingewikkelde opgave met grote consequenties voor de luchthavenoperatie. Wanneer dit tracé verder uitgewerkt zal worden dient er veel aandacht te worden besteed aan de gevolgen voor de luchthavenoperatie en daarmee ook aan de hele faseringsopgave.

Op basis van de uitkomsten van de quick scan hebben de ambtelijke opdrachtgevers de project-organisatie gevraagd om uit te werken hoe deze resultaten kunnen worden meegenomen in het landelijke MIRT-proces. Samen met de ambtelijke opdrachtgevers wordt nu de exacte omvang van dit vervolgonderzoek bepaald. In de verslagperiode zijn er verder geen wijzigingen geweest in de scope van het project.

5.2 Projectplanning

Doordat de rapportage bereikbaarheid aangepast moest worden om aan te sluiten bij de inhoud en structuur van het in juni vastgestelde beoordelings-kader is de planning van de rapportage aangepast en vervolgens nauwgezet gevolgd. De planning is strak en overlappend; er is geen extra tijdsbuffer ingebouwd. Ook is het besluitvormingsproces beter zichtbaar gemaakt in de planning.

Ondanks de strakke planning ligt het project nog steeds op schema om het besluit over de terin-zagelegging vóór de zomer van 2026 te nemen. Dit kan alleen als er geen grote koerswijzigingen worden doorgevoerd en de opdracht gevende partijen meewerken aan de strakke planning.

5.3 Financiën

In deze verslagperiode is het projectbudget enkel gestegen met de prijspeilcorrectie van prijspeil 2024 naar prijspeil 2025. De verwachte totale kosten aan het einde van het project zijn gestegen doordat de prognose is aangepast van prijspeil 2024 naar prijspeil 2025. In de komende periode wordt samen met de ambtelijke opdrachtgevers gekeken naar de gevolgen van deze indexering tot het einde van de verkennings-fase en naar eventuele tekorten door verschillen tussen de gecontracteerde indexering en de Index Bruto Overheidsinvesteringen. Voor deze extra kosten wordt een aparte reservering opgenomen.

Daarnaast is de prognose van de eindkosten aan-gepast aan de nieuwste conceptplanning, waar-bij de inzet van het projectteam is bijgesteld. De benodigde teaminzet is grondig geëvalueerd. De extra inzet wordt grotendeels gecompenseerd door de lagere inzet vanuit de werkgroepen, een onderschrijding van de teaminzet tot nu toe en het tijdelijk niet invullen van een vacature.

Tabel 1: In onderstaande tabel wordt de financiële stand van het project weergegeven

Project OV verbinding Amsterdam Haarlemmermeer	Origineel budget	Toevoegingen	Actueel project-budget	Aangegane verplichtingen	Gerealiseerde kosten	Nog te contracteren	PEW	Resultaat
	1	2	3=1+2	4	5	6	7=4+6	8=3-7
			pp 2025				pp 2025	
Actuele standen	33.600.000	1.355.120	34.955.120	19.330.599	16.917.394	15.301.821	34.632.421	322.699
Totaal	33.600.000	1.355.120	34.955.120	19.330.599	16.917.394	15.301.821	34.632.421	322.699

5.4 Risico's

In het afgelopen halfjaar zijn de nieuwe ongewenste topgebeurtenissen (OTG's) verder uitgewerkt, waardoor het nu mogelijk is om per risico een gerichte beheersstrategie te bepalen. Daarbij is niet alleen gekeken naar de risico's die het projectteam zelf kan beheersen, maar vooral ook naar hoe het team kan bijdragen aan het beheersen van externe risico's. De belangrijkste risico's worden hieronder toegelicht.

Het risico bestaat dat de projectorganisatie niet alle stukken op tijd, volledig en van de juiste kwaliteit oplevert, waardoor het besluitvormingsproces vertraging kan oplopen. Zorgpunt is het tijdig en juist opleveren van de verkeerscijfers WLO Laag. Een algemeen zorgpunt is het feit dat er geen buffers zijn in de planning. Beheersing bestaat uit een vroegtijdige controle van de plausibiliteit van de verkeerscijfers (WLOL) en een risicosessie op de planning. Beide beheersmaatregelen zijn ingezet. De zorgen voor de verkeerscijfers zijn hiermee weggenomen. Daarnaast is er extra aandacht voor de periode tussen de terinzagelegging van de Plan-MER en het BO-MIRT. Er zijn beheersmaatregelen gedefinieerd om beter gesteld te staan voor een voortvarende beantwoording van de ingediende zienswijzen en er is een aanpak opgesteld om beter voorbereid te zijn op een eventueel vertraagd positief advies van de Commissie MER.

Een ander risico is dat er geen overeenstemming wordt bereikt over het Voorkeursalternatief. Het is cruciaal dat alle opdrachtgevers op één lijn komen voor de besluitvorming. Het projectteam ondersteunt hierbij door duidelijke informatie te geven over de rol en verantwoordelijkheid van iedere partij in het besluitvormingsproces, een communicatiestrategie voor verschillende scenario's voor te bereiden en een second opinion uit te voeren op de SSK om zorgen over de kostenraming te minimaliseren.

Daarnaast kan op basis van voortschrijdend inzicht een nieuw of aangepast alternatief nodig zijn. Kleine aanpassingen kunnen nog binnen de planning uitgevoerd worden, maar het uitwerken van een volledig nieuw alternatief kan de besluitvorming in 2026 ernstig beperken.

Het laatste risico is dat er geen tijdige overeenstemming wordt bereikt over financiën en de bestuursovereenkomst (BOK). Hierin moeten belangrijke keuzes over scope, financiën, risico's en organisatie worden vastgelegd. Om overeenstemming te bereiken, moet tijdig gestart worden met het opstellen van de BOK. Het projectteam kan hierbij ondersteunen en de communicatie rond de BOK voorbereiden, maar feitelijk heeft het team hier geen directe invloed op.



Samenwerkende partijen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM

ov - verbinding amsterdam haarlemmermeer

De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Documentnummer: OVAH/xxxxx
Februari 2026

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl