Halfjaar-rapportage

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer

januari - juni 2026



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

3.1 Afronding inhoudelijke onderzoeken 8
3.2 Besluitvorming 8

4 Omgevingsmanagement en communicatie
pagina 10

4.1 Omgeving 10
4.2 Communicatie 10

5 Projectkaders
pagina 11

5.1 De projectscope 11
5.2 Projectplanning 11
5.3 Financiën 11
5.4 Risico's 12

Voorwoord

Voor je ligt de eerste halfjaarrapportage 2026 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 januari – juni 2026.

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 onderstaande 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.

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.

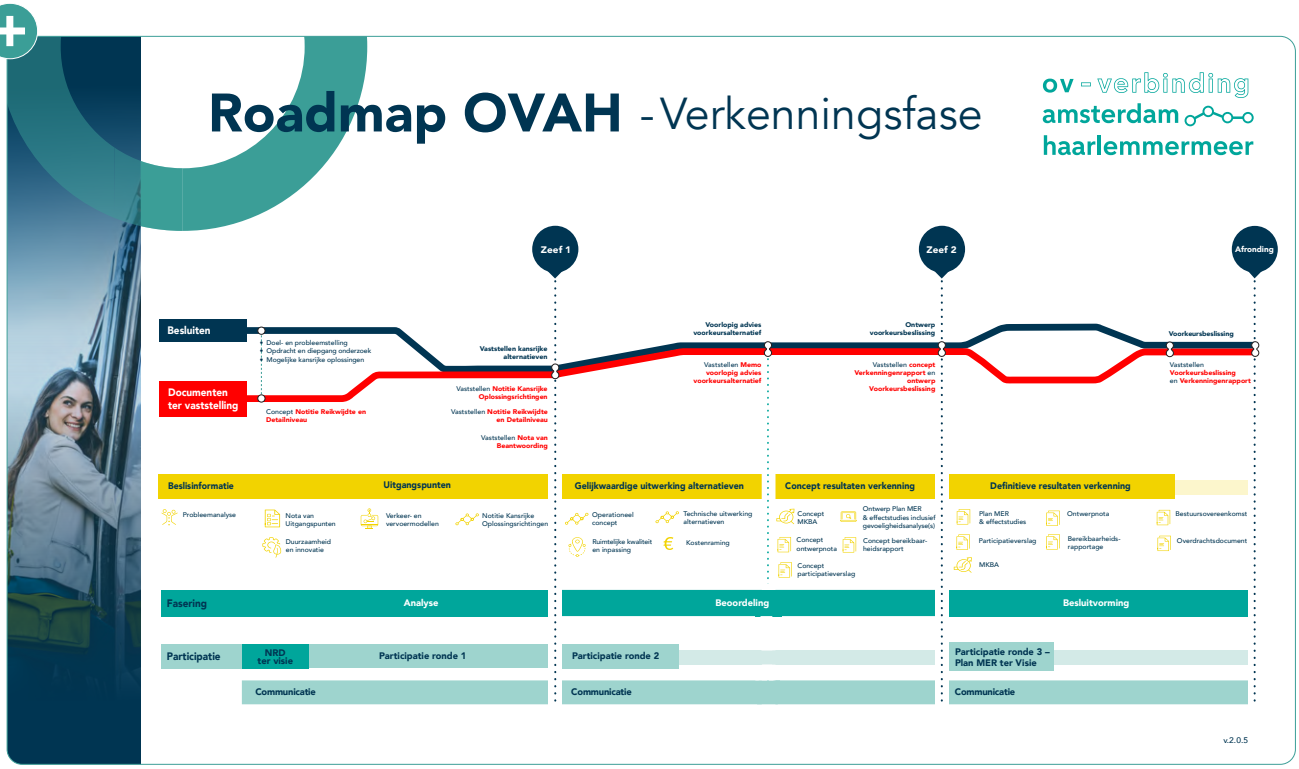
Als deze genomen is, worden ook afspraken over het vervolgproces gemaakt.

1.2 De samenwerkende partijen

In het najaar van 2023 legden 8 opdrachtgevers 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.

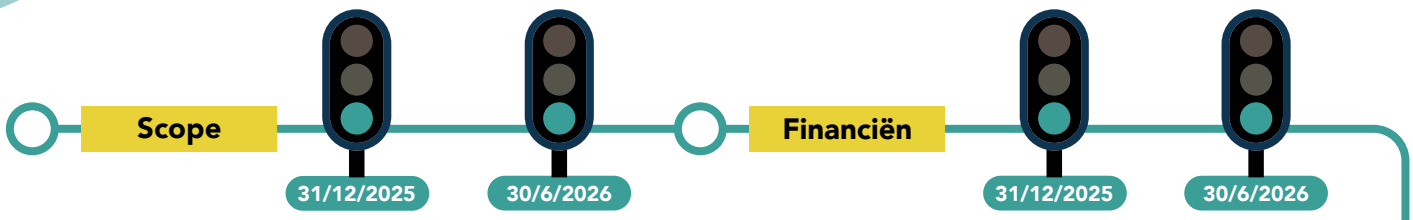
1.3 Hoofdonderdelen verkenning

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.



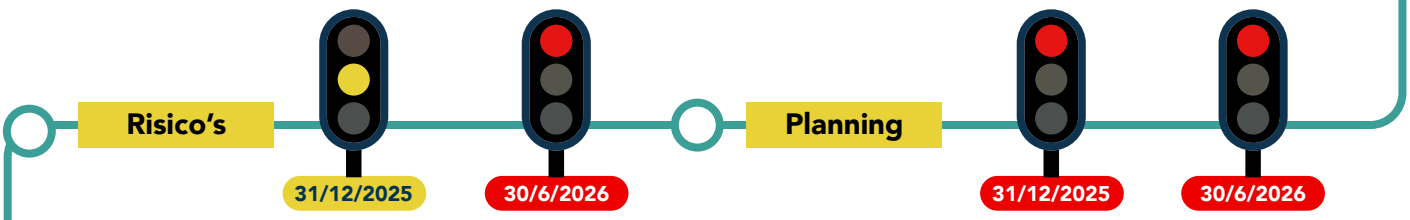
Roadmap OVAH - Verkenningsfase

2. Managementsamenvatting



De uitwerking van de Quickscan (naar de mogelijkheid om het alternatief Metro tot Schiphol te verlengen naar Hoofddorp) is afgelopen periode afgerond. Op 17 april 2026 heeft het Bestuurlijk Overleg OVAH plaatsgevonden. Tijdens dit overleg is nog geen besluit genomen over het voorlopig voorkeursalternatief. Totdat er bestuurlijke duidelijkheid is, werkt de projectorganisatie verder binnen de bestaande scope.

Er zijn wijzigingen geweest in de verwachte kosten. Dit leidt per saldo tot een licht gestegen prognose, welke kan worden opgevangen binnen het risicobudget van het project. Als gevolg van het uitblijven van het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief, worden daarnaast extra kosten voorzien voor het langer in stand houden van de projectorganisatie in deze fase van het project. De inschatting hiervan wordt komende periode opgesteld en in de prognose verwerkt na een besluit over het voorlopig voorkeursalternatief.



De belangrijkste planproducten zijn door de projectorganisatie op tijd afgerond. De Ongewenste Topgebeurtenis (OTG) – geen Voorkeursbeslissing op het BO MIRT in 2026 – lijkt onvermijdelijk, door het uitblijven van een besluit over het voorkeursalternatief. Op het moment dat er meer duidelijkheid komt over het voorlopig voorkeursalternatief, kan er een nieuw overzicht van Ongewenste Top Gebeurtenissen worden gemaakt.

In de eerste helft van 2026 zijn bijna alle planproducten op tijd afgerond en opgeleverd aan de opdrachtgevers. Alleen het concept verkenningenrapport kan niet verder worden afgerond, omdat er nog geen besluit is over het voorlopig voorkeursalternatief. Als gevolg hiervan ook kan de terinzagelegging niet starten en schuiven ook de volgende beslismomenten op. Daarmee loopt het project vertraging op. Pas na het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief kan een herziene planning worden opgesteld.

- *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

31/12/2025 — 30/6/2026

Met het afronden van vrijwel alle onderzoekswerkzaamheden, is de hoeveelheid werk voor de projectorganisatie intussen fors afgenomen. Met betrokken medewerkers en contractpartners zijn afspraken gemaakt om de komende periode op efficiënte wijze verder te gaan en het onderlinge contact te behouden.

Omgeving & Communicatie

31/12/2025 — 30/6/2026

De dialoog met de stakeholders binnen het plangebied is het afgelopen half jaar actief voortgezet, waarbij regelmatig updates zijn gedeeld over de voortgang van OVAH. De voorbereidingen voor de terinzagelegging zijn gestart, inclusief een communicatieconcept voor het verkenningenrapport en de plan-MER. Ook zijn twee informatieve filmpjes en meerdere interviews met projectmedewerkers ontwikkeld om doelgroepen continu te blijven informeren. Deze content is verspreid via LinkedIn, de externe nieuwsbrief en de OVAH website.

- *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

3.1 Afronding inhoudelijke onderzoeken

De technische uitwerking en onderzoekswerkzaamheden zijn nagenoeg afgerond en door de opdrachtgevers vastgesteld. Alle stappen van het functioneel ontwerp (wat moet de nieuwe OV-verbinding kunnen doen), het elementair ontwerp (hoe ziet de lijn eruit qua techniek, haltes en dergelijke) en het inpassingsontwerp (hoe past de nieuwe OV-verbinding in de omgeving) zijn doorlopen. Deze resultaten zijn vastgelegd in de concept rapportage Ontwerpnota. Ook is veel aandacht besteed aan het digitaal vastleggen van alle technische informatie, zodat er een goede informatiebasis ligt voor het vervolgtraject.

De concept rapportage Bereikbaarheid (beschrijving hoe mensen reizen en wat de ov-oplossingen doen voor de bereikbaarheid) is gereed. Er is een aanvullende analyse uitgevoerd naar de vervoersstromen op de perrons en de stijg- en daalpunten (trappen, roltrappen en liften) van station Schiphol.

Het conceptrapport plan-MER (beschrijving van de milieueffecten van de OV-oplossingen) is gereed voor vaststelling door het Bestuurlijk Overleg en voor beoordeling door de bevoegde gezagen. Ook de concept MKBA-rapportage (beschrijving van de maatschappelijke kosten en baten/de verbetering die het oplevert), is gereed om door het Bestuurlijk Overleg vastgesteld te worden. In opdracht van I&W voert het KiM nog een collegiaal advies uit op de MKBA.

Het concept Verkenningenrapport (samenvattende rapportage met de belangrijkste resultaten van de hele MIRT-verkenningsfase) is grotendeels gereed en wacht momenteel op besluitvorming over het voorlopig voorkeursalternatief.

3.2 Besluitvorming

Tijdens het Bestuurlijk overleg-MIRT van begin januari 2026 hebben de bestuurders uitgesproken dat hun voorkeur uitgaat naar een metroverbinding. De bestuurders zijn het nog niet eens over het exacte tracé van de metro. Ook zien zij dat het een uitdaging is om voldoende budget te vinden om de volgende stap te zetten. Op 13 januari 2026 is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd[1]. Vanwege het tekort van € 80 miljard op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds van het ministerie van IenW is het nodig dat er scherpe keuzes worden gemaakt. Dat betekent dat er een prioritering moet plaatsvinden in de projecten (zowel instandhouding als aanleg van spoor, wegen en vaarwegen). In het najaar wordt vervolgens gekozen wat op korte termijn, wat later en wat niet meer wordt gedaan de komende jaren.

Wat dit precies gaat betekenen voor de projecten, waaronder OVAH, is nu onduidelijk.



1 Zie Brief - Uitkomsten BO's MIRT 2025

Interview

Milieueffecten in beeld bij OVAH

Wat is het doel van een plan-MER
"Het plan-MER zorgt ervoor dat milieubelangen goed worden meegenomen in de besluitvorming", aldus Paul. Maike: "Milieu is hier breed: het gaat niet alleen om natuur of luchtkwaliteit, maar ook om verkeer, veiligheid en de leefomgeving".

Wat wordt precies onderzocht?
Paul: "In het plan-MER worden de vijf alternatieven beoordeeld op zes thema's: verkeer en verkeersveiligheid, bodem en water, natuur en biodiversiteit, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit". Maike: "Ook wordt gekeken of de alternatieven bijdragen aan de doelen van OVAH, zoals meer internationale treinen, minder drukte op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid, en betere bereikbaarheid van nieuwe woon en werkgebieden".

Hoe komen jullie tot deze inzichten?
Eskeline: "Hiervoor gebruiken we technische ontwerpen, bereikbaarheidsstudies en verkeersmodellen. Ook werken we met bestaande gegevens, bijvoorbeeld over natuur of archeologie. Voor elk thema combineren we de beschikbare informatie. We vergelijken de situatie in 2040 zonder en met de nieuwe ov-verbinding, zodat de effecten duidelijk zichtbaar worden."

Is er één alternatief dat het beste scoort?
Maike: "Nee, het beeld is genuanceerd. Sommige alternatieven scoren vergelijkbaar, andere verschillen op bepaalde punten. Ondergrondse delen hebben vaak minder effecten op de omgeving, maar bovengrondse varianten gebruiken weer minder materiaal. Het Plan-MER geeft de feiten; welke thema's zwaar of minder zwaar meewegen in de besluitvorming over welk alternatief de voorkeur heeft, is aan de bestuurders."

Kunnen mensen reageren op het plan-MER?
"Zodra bestuurders een besluit hebben genomen over welk alternatief de voorkeur heeft, leggen we het concept plan-MER zes weken ter inzage", zegt Paul. "Iedereen kan daarop reageren. Alle zienswijzen worden beantwoord en meegenomen in de definitieve besluitvorming. Daarnaast kijkt ook een onafhankelijke partij – de commissie MER- mee of alle informatie aanwezig is. De zienswijzen kunnen leiden tot een aanpassing van de plan-MER."

Is het onderzoek hiermee klaar?
"Voor de verkenningsfase zijn de onderzoeken gereed', aldus Eskeline." In de volgende fase – de Planning- en Studiefase – komt er een project-MER. Dan worden de milieueffecten van het voorkeursalternatief verder uitgewerkt."



Van links naar rechts – Eskeline van den Kieboom (omgevingsmanager), Paul van der Zee (Senior projectleider plan-MER) en Maike Kerkvliet (Manager Planproducten).



4. Omgevingsmanagement & Communicatie

4.1 Omgeving

Afgelopen half jaar is de dialoog met de stakeholders binnen het plangebied in de omgeving actief gebleven. Er zijn gesprekken gevoerd met de vaste stakeholders, waaronder ORAM (ondernemers-vereniging Amsterdam), Hello Zuidas (de gebieds-managementorganisatie van de Zuidas), de gebieds-manager van Badhoevedorp en verschillende bedrijven in de omgeving. Tijdens deze gesprekken zijn updates gegeven over de voortgang van het project. Ook zijn de voorbereidingen gestart voor de terinzagelegging van de planproducten.

4.2 Communicatie

Er is gestart met een communicatieconcept voor de terinzagelegging van het verkenningenrapport en het concept plan-MER, dat aansluit bij de behoefte van verschillende doelgroepen binnen het plangebied.

Er zijn twee informatieve filmpjes gemaakt over hoe het project omgaat met de door (bestuurlijke) partners, bedrijfsleven en andere belanghebbenden ingebrachte eisen en wensen. En daarnaast een filmpje over de status van het OVAH-project.
Ook zijn verschillende interviews afgenomen met projectmedewerkers om zodoende doelgroepen continu te informeren over de achtergrond en voortgang van het project. De interviews en filmpjes zijn gedeeld via de reguliere communicatiekanalen: LinkedIn, externe nieuwsbrief en de OVAH-website.



5. Projectkaders

5.1 De projectscope

In het eerste en tweede kwartaal van 2026 zijn geen wezenlijke wijzigingen geweest in de projectscope. Op 17 april 2026 heeft het Bestuurlijk Overleg OVAH plaatsgevonden. Tijdens dit overleg is geen besluit genomen over het voorlopig voorkeursalternatief. Hierdoor is het aantal resterende werkzaamheden voor de verkenning beperkt en treedt er vertraging op. Totdat er bestuurlijke duidelijkheid is, werkt de projectorganisatie verder binnen de bestaande scope.

5.2 Projectplanning

In de eerste helft van 2026 lag de focus op het afronden van de verschillende planproducten en het voorbereiden van de terinzagelegging van deze planproducten. Met uitzondering van het concept verkenningenrapport zijn alle planproducten volgens planning afgerond. Het uitblijven van een besluit over een voorlopig voorkeursalternatief betekent echter dat de terinzagelegging niet kan starten. Dit betekent ook dat de daaropvolgende besluitvormingsmomenten opschuiven.

Pas na een besluit over het voorlopig voorkeurs-alternatief, kan pas een nadere planning worden gemaakt voor afronding van de Verkenning.

5.3 Financiën

Er zijn wijzigingen geweest in verwachte kosten (lagere huisvestingkosten als meevaller en prijs-peilaanpassing als tegenvaller). Daarnaast worden, als gevolg van het uitblijven van een besluit over het voorlopig voorkeursalternatief, extra kosten voorzien voor de projectorganisatie in deze fase. De inschatting hiervan wordt komende periode opgesteld en in de prognose verwerkt na een besluit over het voorlopig voorkeursalternatief.

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 2026	
Actuele standen	33.600.000	1.355.120	34.955.120	21.892.318	19.882.992	12.553.924	34.446.242	508.878
Totaal	33.600.000	1.355.120	34.955.120	21.892.318	19.882.992	12.553.924	34.446.242	508.878

5.4 Risico's

De belangrijkste planproducten: het concept plan-MER, MKBA, ontwerpnota, bereikbaarheids-rapportage en verkenningenrapport, zijn volgens planning gereed. Daarmee is de kans klein dat deze stukken niet op tijd of niet volledig worden opgeleverd.

Het uitblijven van een besluit over de voorlopig voorkeursalternatief heeft invloed op de planning en het risicobeeld van het project. De eerder vastgestelde Ongewenste Topgebeurtenis (OTG) – geen Voorkeursbeslissing op het BO MIRT in 2026 – lijkt onvermijdelijk. Zo heeft de terinzagelegging van het voorlopig Voorkeursalternatief heeft nog niet plaatsgevonden en die fase vraagt meerdere maanden om te doorlopen. Op het moment dat er meer duidelijkheid komt over het voorlopig voor-keursalternatief, kan er een nieuw overzicht van Ongewenste Top Gebeurtenissen worden gemaakt.

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 overeen-stemming wordt bereikt over financiën en de bestuursovereenkomst (BOK). Hierin moeten belangrijke keuzes over scope, financiën, risico's en organisatie worden vastgelegd. Om overeen-stemming 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/68531
Augustus 2026

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl