Halfjaar-rapportage





MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Rapportage over de periode januari 2026 tot en met juni 2026

MIRT-verkenning
OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum

Inhoud

1. Achtergrond 3

2. Managementsamenvatting 5

3. Wat hebben we bereikt? 6

4. Vooruitblik komend half jaar 11

5. Projectkaders 12

1. Achtergrond

Dit is de 4e *halfjaarrapportage* van de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA). In deze rapportage wordt teruggeblikt op de voortgang van de MIRT-verkenning over de periode januari 2026 tot en met juni 2026. Daarnaast wordt een half jaar vooruitgekeken.

1.1 Start van de MIRT-verkenning

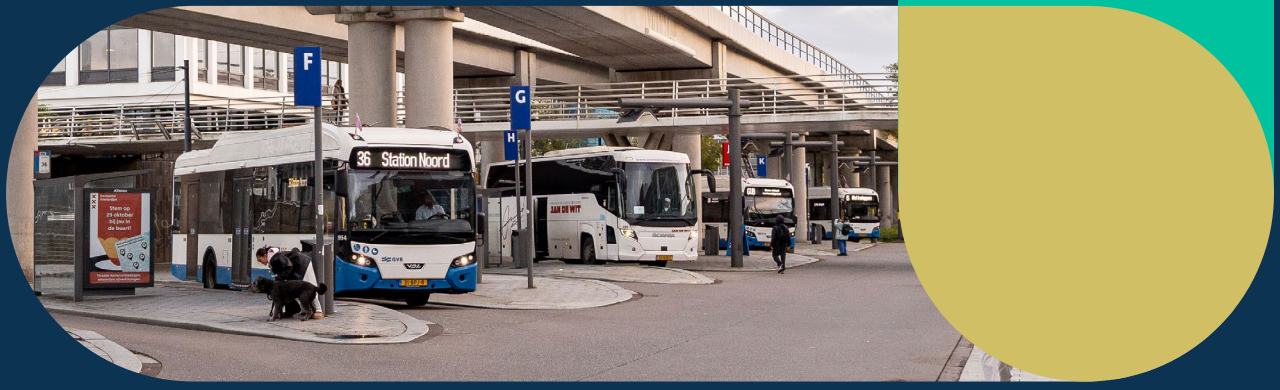
De startbeslissing voor de MIRT-verkenning is met het vaststellen van het startdocument genomen in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) op 15 juni 2023 door de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De projectorganisatie om de verkenning te doorlopen is in februari 2024 gestart en in september 2024 is het projectplan van de projectorganisatie vastgesteld.

Medio december 2024 hebben de 3 opdrachtgevende partijen afspraken over de scope, planning, verantwoordelijkheden en het beschikbare budget voor de uitvoering van de MIRT-verkenning vastgelegd in een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst (SOK).

1.2 Opgave en projectdoelstelling

Door de grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van Haven-Stad (Zuid) en de randvoorwaardelijke schaalsprong naar een hoogwaardig OV-netwerk, is het nodig om de ontbrekende schakel in het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum te verkennen. Inclusief de aansluiting op de nationale- en lokale/regionale OV-netwerken. Daarbij wordt gekeken naar vervoersbewegingen in oost-westelijke en noord-zuidelijke richting en mogen bestaande OV-netwerken niet worden overbelast.

Om Haven-Stad (Zuid) te ontwikkelen naar een hoogstedelijk, leefbaar en duurzaam woon- en werkgebied, en om (toekomstige) knelpunten in het OV-netwerken aan te pakken, werken Rijk en regio samen in de MIRT-verkenning OVSA. Het doel is om te komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Daarbij wordt toekomstvastheid als beoordelingscriterium meegenomen.



1.3 De projectpartners

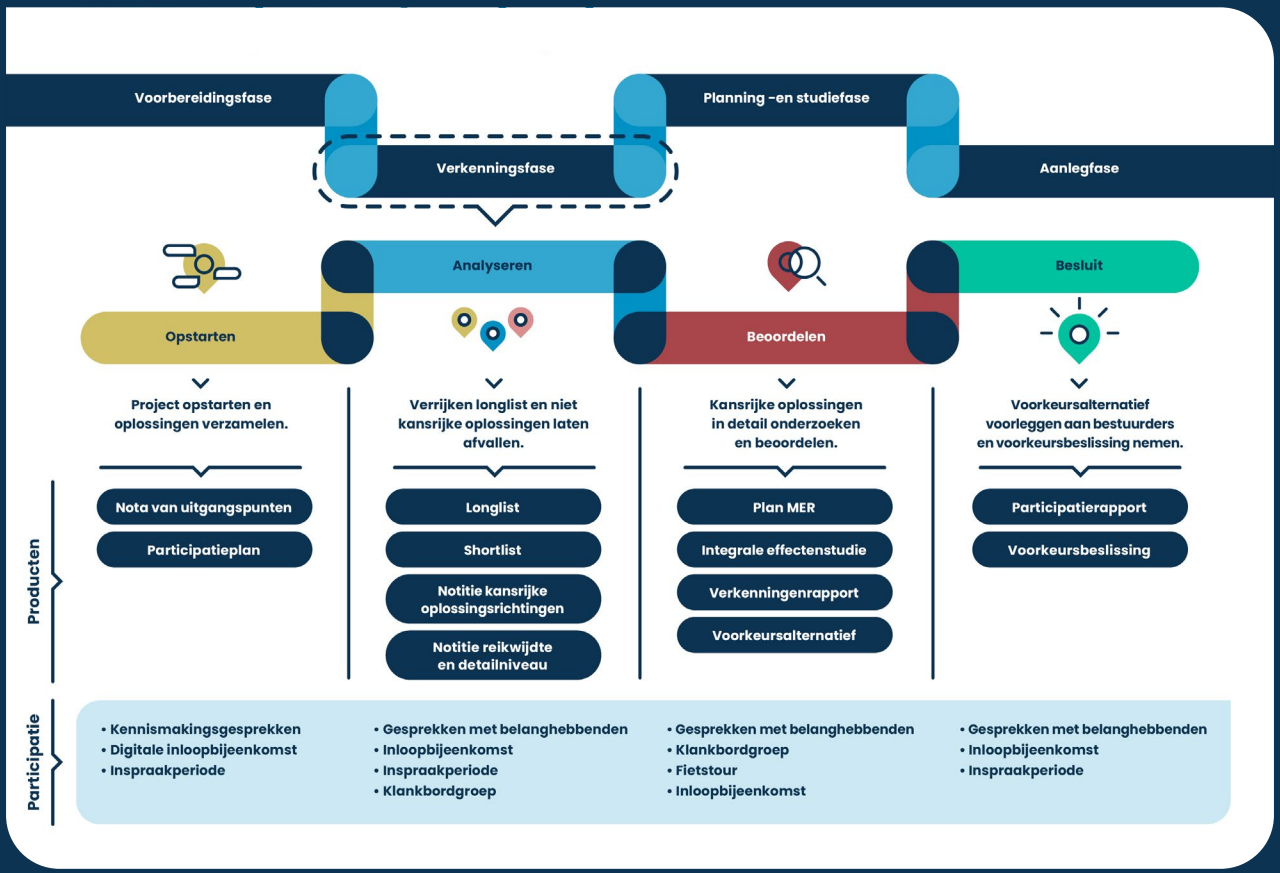
De MIRT-verkenning is een nauwe samenwerking tussen verschillende partijen. Hierin zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR)) de 3 opdrachtgevende partijen. De programmaorganisatie Haven-Stad, ProRail, de Nederlandse Spoorwegen (NS), GVB en het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zijn de adviserende partijen.

De Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) van de gemeente Amsterdam is opdrachtnemer voor het projectmanagement van de MIRT-verkenning en heeft een onafhankelijke projectorganisatie ingericht. De projectorganisatie is in februari 2024 gestart.

1.4 Systematiek van de MIRT-verkenning

Deze verkenning maakt gebruik van de MIRT-systematiek. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en is een gebruikelijke systematiek voor projecten en programma's die de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevorderen. Een project of programma dat de MIRT-systematiek volgt kent vier fasen: de Voorbereidingsfase, de Verkenningsfase, de Planning- en Studiefase en de Aanlegfase. De komende jaren wordt in de MIRT-verkenning OVSA gewerkt aan de Verkenningsfase.

In de MIRT-verkenning worden alle denkbare oplossingen verzameld en de haalbare oplossingen uiteengezet om vervolgens te trechteren naar één slimme, duurzame en haalbare oplossing: het Voorkeursalternatief (VKA). De verkenningsfase eindigt met een voorkeursbeslissing over het voorkeursalternatief voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035).



Systematiek van de MIRT-verkenning

2. Managementsamenvatting

Scope

De scope van de MIRT-verkenning is in de verslagperiode niet gewijzigd. Het afgelopen half jaar stond in het teken van het komen tot bestuurlijk vastgestelde kansrijke oplossingsrichtingen voor de MIRT-verkenning en de concept-NRD (notitie reikwijdte en detailniveau). De alternatieven die we in de Beoordelingsfase onderzoeken en de wijze waarop we dat willen doen voor de milieueffecten zijn beschreven in de concept-NRD, zodat de brede omgeving hier door middel van het indienen van een zienswijze in het najaar op kan reageren.

Planning

Op mijlpalen zoals opgenomen in het projectplan hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. De verkenning verloopt voortvarend en het tempo ligt hoog. Een belangrijk tussentijds moment – het inhoudelijk vaststellen van de NKO en concept-NRD – is in het afgelopen halfjaar gehaald. De eerstvolgende mijlpaal is de publicatie van de concept-NRD voor terinzagelegging. De projectorganisatie koerst erop om eind 2027 de MIRT-verkenning inhoudelijk gereed te hebben. Daarna kan besluitvorming plaatsvinden.

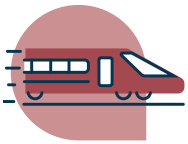
Omgeving en communicatie

In de afgelopen periode is veel aandacht geweest voor het publieksvriendelijk maken van de concept-NRD en de NKO. We hebben de inhoudelijke rapportages ondersteund met toegankelijke visualisaties, korte artikelen en video's. Deze worden het komende halfjaar gepubliceerd op de website. De opbrengst van het participatieproces tot en met de NKO is beschreven in het opbrengstenrapport participatie Analytische fase. Deze wordt als achtergronddocument bij de NKO openbaar gemaakt. Ook is gestart met de participatieaanpak voor de Beoordelingsfase.











Uitdagingen en risico's

Binnen de MIRT-verkenning wordt actief gestuurd op de beheersing van de belangrijkste risico's. Het grootste risico ligt in het halen van de planning. De planning om eind 2027 de verkenning inhoudelijk gereed te hebben is krap. Deze planning is haalbaar, zolang we kritisch blijven op het aantal te onderzoeken oplossingsrichtingen en de diepgang van de onderzoeken. Ook is het een uitdaging om binnen het huidige financiële kader een oplossing voor de aanlegfase te ontwikkelen die voldoende vervoerwaarde heeft voor de eerste fase en óók toekomstvast is op de lange(re) termijn. Dit vraagt om degelijk onderzoek, waarbij we de balans tussen de hoeveelheid onderzoek en het halen van de planning bewaken. De overige uitdagingen en risico's staan verder beschreven in Hoofdstuk 5.

Financiën

Het taakstellend budget voor de uitvoering van de MIRT-verkenning is 25 miljoen euro (exclusief btw, prijspeil juli 2024). De huidige verwachting is dat de MIRT-verkenning zelf binnen het taakstellend budget kan worden voltooid. Met de resultaten van 'zeef 1' krijgen we een beter beeld bij de investeringen die nodig zijn voor de aanlegfase.

Kwaliteit en organisatie

De projectpartners en de projectorganisatie staan gesteld voor het uitvoeren van de MIRT-verkenning. De samenwerking met het ingenieursbureau dat de projectorganisatie ondersteunt loopt goed en wordt regelmatig geëvalueerd. Door de projectpartners wordt capaciteit beschikbaar gesteld om actief mee te denken in de MIRT-verkenning. De resultaten uit een tussentijdse evaluatie van de samenwerking tussen de projectpartners en de projectorganisatie eind 2025 zijn in het afgelopen halfjaar besproken en verbeteringen zijn geïmplementeerd.

Legenda

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

3. Wat hebben we bereikt?

De start van het afgelopen half jaar stond in het teken van de beoordelingen van de 9 realistische oplossingsrichtingen op de korte lijst voor de MIRT-verkenning, de zogenoemde shortlist. Dit hebben we in de tweede trechterstap 'zeef 1' gedaan met behulp van het beoordelingskader voor zeef 1. De 4 kansrijke oplossingsrichtingen en de oplossingsrichtingen die zijn afgevallen zijn beschreven in de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)*. De vier alternatieven die we in de beoordelingsfase gaan onderzoeken zijn beschreven in de *concept notitie reikwijdte en detailniveau (concept-NRD)*. Naast de alternatieven is ook de wijze waarop we de alternatieven op het gebied van de effecten op de leefomgeving gaan beoordelen in 'zeef 2' hierin beschreven. In het najaar van 2026 kan de brede omgeving hierop reageren.



3.1 Inhoudelijke voortgang

De tweede trechterstap: van shortlist naar alternatieven

Van shortlist naar alternatieven

In de Analytische fase van deze MIRT-verkenning is een groot aantal mogelijke oplossingsrichtingen (de zogeheten longlist) onderzocht en teruggebracht tot een shortlist van 9 realistische oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen hebben we verder uitgewerkt en in meer detail onderzocht. Op basis daarvan hebben de bestuurders van de opdrachtgevende partijen 4 oplossingsrichtingen vastgesteld die kansrijk zijn. Het proces en resultaat is beschreven in de NKO.

We hebben alle oplossingsrichtingen beoordeeld op de volgende aspecten:

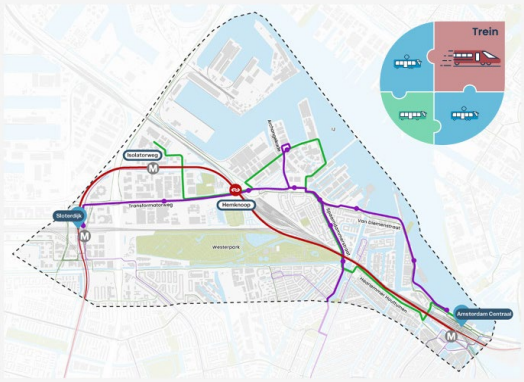
- Doelbereik: wat is de bijdrage aan de projectdoelstelling?
- Haalbaarheid: is de oplossingsrichting haalbaar, maakbaar en inpasbaar?
- Toekomstvastheid: kan de oplossingsrichting meegroeien met de toekomstige vervoersvraag?
- Kosten en baten: wat zijn de investeringskosten en exploitatiekosten en -baten?
- Economisch-maatschappelijke effecten: wat is de bijdrage aan de verstedelijking en agglomeratiekracht?
- Effecten op de leefomgeving: welke milieueffecten treden op?
- Participatie: wat zijn de belangrijkste aandachtspunten vanuit de omgeving?

De oplossingsrichtingen zijn per aspect beoordeeld op een vijfpuntschaal, met uitzondering van investeringskosten en participatie. Voor participatie is gewerkt met een kwalitatieve beschouwing. De investeringskosten zijn per oplossingsrichting aangegeven met een bedrag inclusief onzekerheidsmarge. De beoordelingen van de aspecten zijn door experts onderbouwd. Na de beoordeling heeft er een integrale afweging plaatsgevonden over de kansrijkheid van de oplossingsrichtingen. Het vaststellen van de NKO markeert het eind van de Analytische fase van de MIRT-verkenning.

Vervolgens werken we deze kansrijke oplossingsrichtingen uit in de Beoordelingsfase van de MIRT-verkenning. We spreken dan niet meer over oplossingsrichtingen, maar over alternatieven. Deze alternatieven zijn gebaseerd op de kansrijke oplossingsrichtingen, waarbij we wijzigingen en optimalisaties doorvoeren aan de hand van inzichten uit de beoordelingen.

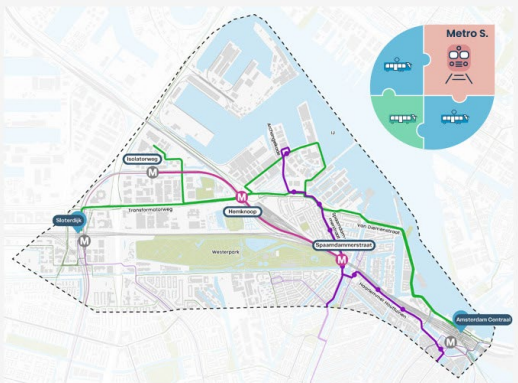
Wat zijn de 4 voorgestelde alternatieven?[1]

Alternatief Trein



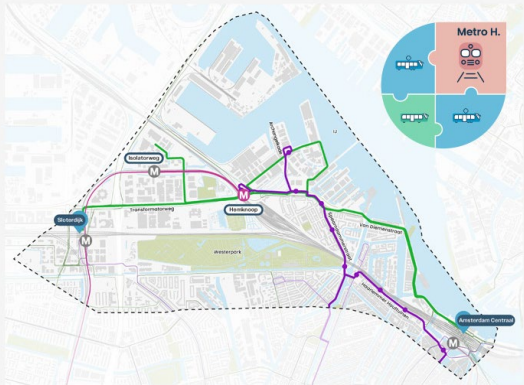
Het alternatief trein bevat een treinstation Hemknoop in de bestaande treinverbinding én een tram via station Hemknoop tussen stations Centraal en Sloterdijk. Een sprinter verbindt het treinstation met Amsterdam Centraal en Sloterdijk. De huidige tramlijn vanaf de binnenring wordt verlengd naar Minervahaven en waarschijnlijk verbindt een buslijn de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek met Amsterdam Centraal en Hemknoop.

Alternatief Metro Spaarndammerstraat



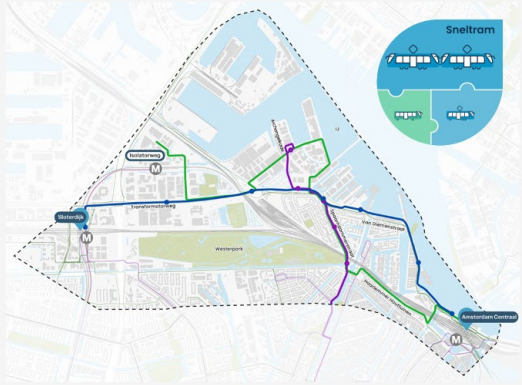
Het alternatief metro Spaarndammerstraat bevat een bovengrondse verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg via station Hemknoop naar station Spaarndammerstraat. Een verlenging van het tramnetwerk bij Amsterdam Centraal naar station Spaarndammerstraat én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. Daarnaast waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Alternatief Metro Hemknoop



Het alternatief metro Hemknoop bevat een bovengrondse verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg naar station Hemknoop, een verlenging van het tramnetwerk vanaf station Centraal naar station Hemknoop én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. En waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Alternatief Sneltram



Het alternatief sneltram bevat een sneltram tussen stations Centraal en Sloterdijk én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. Daarnaast waarschijnlijk een buslijn die de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek met Amsterdam Centraal verbindt.

1 In de concept-NRD zijn deze 4 alternatieven beschreven samen met een aantal mogelijke optimalisaties. Om tot definitieve alternatieven te komen, worden de mogelijke optimalisaties onderzocht. In de definitieve NRD worden de definitieve alternatieven en eventuele varianten beschreven.

De start van de mer-procedure: komen tot een concept-NRD

De mer-procedure en de concept-NRD

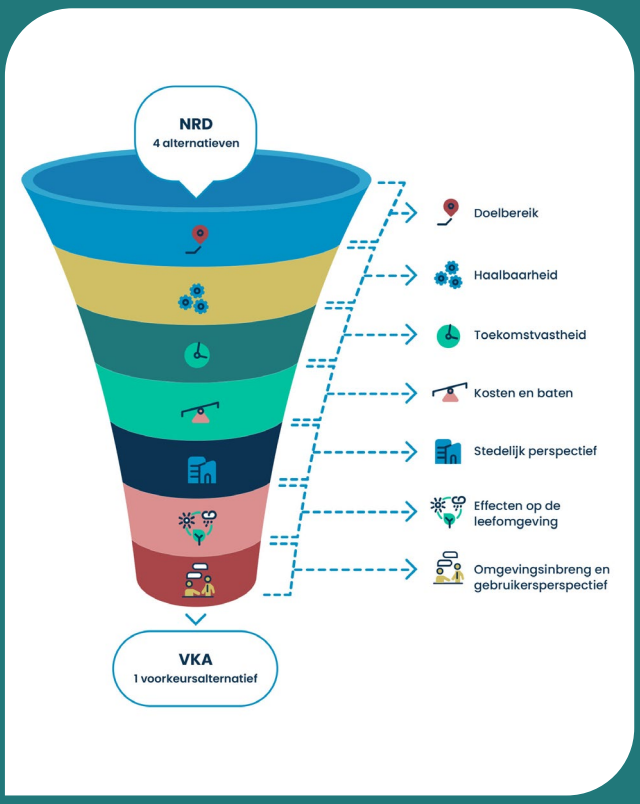
In de bestuurlijk vastgestelde concept-NRD staan de alternatieven beschreven die in het *milieueffectrapport* (plan-MER) onderzocht worden. Ook staat in de concept-NRD beschreven welke milieuaspecten relevant zijn (de reikwijdte) en hoe gedetailleerd de verschillende milieueffecten worden onderzocht (het detailniveau). De concept-NRD vormt de eerste stap in de mer-procedure.

Van concept naar definitieve NRD

In de concept-NRD zijn mogelijke optimalisaties opgenomen. Op basis van een alternatievenstudie bepalen we welke van deze optimalisaties in de alternatieven worden opgenomen. In de definitieve NRD geven we aan welke optimalisatie in welk alternatief een plek krijgt. Ook kunnen zienswijzen op de concept-NRD of advies vanuit de wettelijke adviseurs zorgen voor wijzigingen. De nota van antwoord en de definitieve NRD worden door het bevoegd gezag vastgesteld, waarna deze gepubliceerd worden.

Wat gebeurt er na de NRD?

We staan nu aan het begin van de Beoordelingsfase. In deze fase werken we alle alternatieven uit en maken we inpassingsontwerpen. Vervolgens worden de alternatieven beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader voor zeef 2.



Integraal beoordelingskader



De effecten op de leefomgeving worden in het milieu-effectrapport (plan-MER) in beeld gebracht en beoordeeld. De (concept-)NRD beschrijft daarbij welke milieu-aspecten worden onderzocht en op welk detailniveau. Het gaat zowel om effecten in de eindsituatie/gebruiksfase als de bouw- en aanlegfase. We beoordelen de alternatieven in de gebruiksfase op:

- Verkeer;
- Gezondheid;
- Veiligheid;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Natuur;
- Bodem en water;
- Klimaatbestendigheid; en
- Duurzaamheid.

We beoordelen de alternatieven in de aanlegfase op:

- Tijdelijke effecten op verkeer;
- Tijdelijke effecten op gezondheid;
- Tijdelijke effecten op natuur.





De uitkomsten van het plan-MER vormen, samen met de andere informatie in de verkenning, de input voor een integrale beoordeling van de alternatieven. Op basis van deze integrale beoordeling en de bestuurlijke afweging van alle belangen, stellen de bestuurders het voorkeursalternatief vast. De alternatieven zijn samengesteld uit verschillende onderdelen. Het voorkeursalternatief kan één van de in deze NRD opgenomen alternatieven zijn of worden samengesteld uit de onderdelen van de alternatieven. Nadat de voorkeursbeslissing bestuurlijk is vastgesteld, is de MIRT-verkenning afgerond en start – bij een positieve voorkeursbeslissing – de MIRT-planning- en studiefase.



3.2 Omgeving, communicatie en participatie

Informeren over de shortlist en de opbrengst van participatie.

Op 22 januari 2026 heeft een fysieke informatiebijeenkomst plaatsgevonden om het brede publiek te informeren over de shortlist. Ook is een enquête over de shortlist uitgezet 'welke oplossingsrichting de voorkeur heeft en waarom' en is een OV-reizigersonderzoek uitgevoerd naar de beleving van het openbaar vervoer. Doorlopend zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholders. De opbrengst van de participatie in de Analytische fase is beschreven in het *opbrengstenrapport participatie Analytische fase*. Een aantal belangrijke bevindingen uit het participatietraject zijn in het kader hieronder opgenomen.

Belangrijke bevindingen uit het participatietraject.

- Beleving huidig openbaar vervoer: Het voorkomen van vertraging of rituitval en het zorgen voor veilige en overzichtelijke haltes wordt beleefd als belangrijk.
- Leefomgeving: Rust en veiligheid in straten bij de inpassing van de tram en/of bus wordt als zeer belangrijk ervaren.
- Groen: Het behoud van groenvoorzieningen, sportterreinen en volkstuinen is als belangrijk aandachtspunt meegegeven.

Complexe informatie simpel weergeven.

In de afgelopen periode zijn de NKO en concept-NRD vormgegeven en digitoegankelijk gemaakt. Door middel van een herkenbare visuele stijl wordt complexe technische informatie simpel uitgelegd. De boodschap en toon worden waar mogelijk afgestemd op de diverse publieksgroepen. Daarvoor worden bijvoorbeeld animatievideo's en infographics benut.

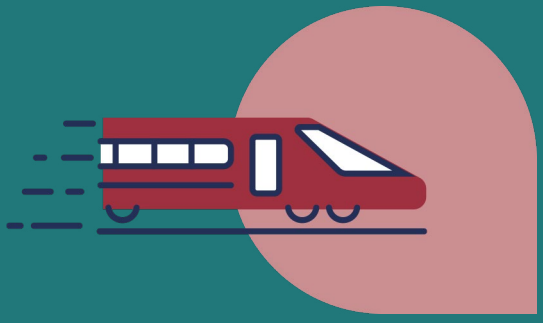
3.3 Ruimtelijke procedures

Voorbereiding terinzagelegging concept-NRD.

Er is structureel overleg gevoerd met de bevoegde gezagen van de MIRT-verkenning: de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het belangrijkste onderwerp van afgelopen periode is de terinzagelegging van de concept-NRD met NKO als bijlage en de bestuurlijke vrijgave voorafgaand aan de zienswijzeperiode.

Terugkoppeling eerder ingediende zienswijzen.

In het opbrengstenrapport participatie Analytische fase staat beschreven wat er met ingediende ideeën is gedaan of waar in het proces ze terugkomen of zijn afgevallen.



4. Vooruitblik komend half jaar

Het komende half jaar staat de MIRT-verkenning in het teken van de Beoordelingsfase. Na de reacties van de omgeving wordt de NRD definitief gemaakt en de reikwijdte en het detailniveau voor de Beoordelingsfase vastgelegd. Parallel werken we de alternatieven verder uit.

Terinzagelegging concept-NRD en adviesvragen.
Komend half jaar staat in het teken van terinzagelegging van de concept-NRD. Daarmee kan de omgeving via een formele procedure zienswijzen indienen. Ook vragen we de wettelijke adviseurs en de commissie mer om advies over de concept-NRD. De zienswijzen en adviezen worden verwerkt in een nota van antwoord en het definitieve NRD.





Start van participatie in de Beoordelingsfase.
Diverse fysieke en digitale participatie- en communicatiemomenten worden benut om te informeren over de concept-NRD. Daarnaast wordt de spiegelgroep opgestart en voorbereidingen getroffen voor participatie in de Beoordelingsfase. Doorlopend blijven we in gesprek met diverse stakeholders. De kansrijke oplossingsrichtingen en de wijze waarop de afweging heeft plaatsgevonden (trechteringsstap 'zeef 1') wordt vastgelegd in de NKO. In juli 2026 wordt naar verwachting de NKO bestuurlijk vastgesteld.

Alternatievenstudie. In de concept-NRD zijn 4 alternatieven beschreven samen met een aantal mogelijke optimalisaties. Om tot definitieve alternatieven te komen, worden de mogelijke optimalisaties onderzocht. We kijken daarbij bijvoorbeeld naar haalbaarheid en complexiteit. In de definitieve NRD worden de definitieve alternatieven en eventuele varianten beschreven.

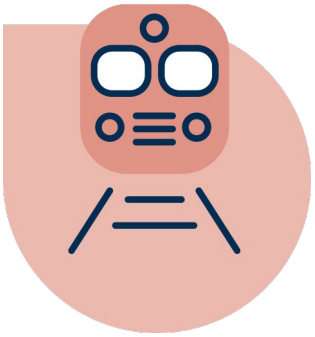
5. Projectkaders

In december 2024 hebben de 3 opdrachtgevende partijen afspraken over de scope, de planning, de verantwoordelijkheden en het beschikbare budget voor de uitvoering van de MIRT-verkenning vastgelegd in de SOK. Het vastgestelde projectplan van de projectorganisatie sluit hier grotendeels bij aan. In het projectplan zijn de mijlpalen ten opzichte van de SOK aangepast. Dit is in de eerste *halfjaarrapportage* toegelicht. Hiermee zijn de projectkaders vastgesteld.



5.1 Scope

De scope van de MIRT-verkenning is sinds het vaststellen van het projectplan en de SOK en gedurende de verslagperiode niet gewijzigd.



5.2 Planning

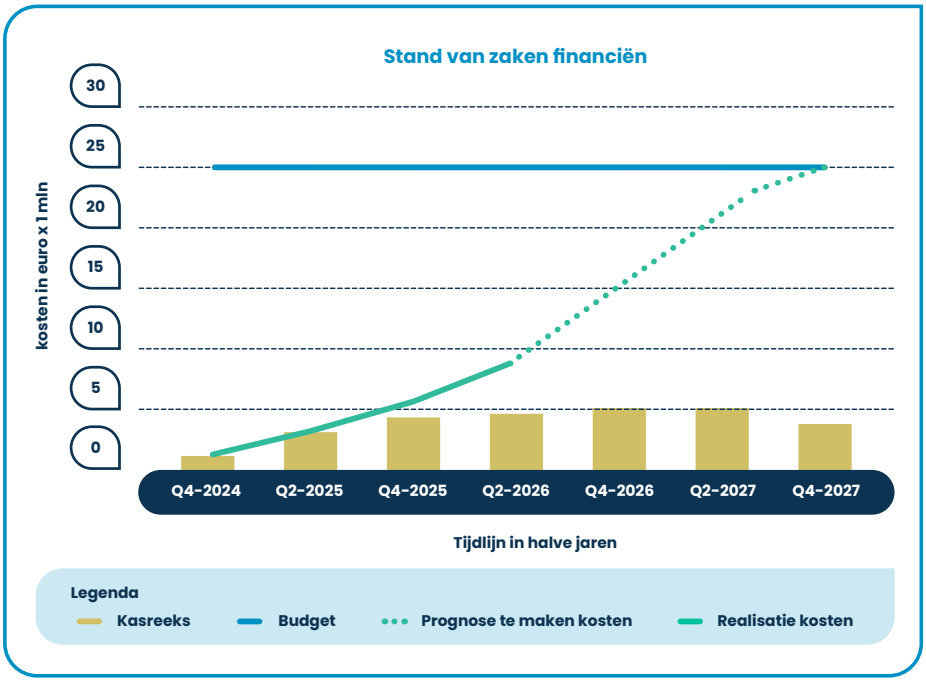
De MIRT-verkenning verloopt volgens planning. In de roadmap zijn de belangrijkste activiteiten en mijlpalen van de MIRT-verkenning gevisualiseerd (zie de roadmap op de volgende pagina). Tot en met medio 2026 heeft de projectorganisatie de Analytische fase grotendeels doorlopen. De Analytische fase eindigt met een NKO en vervolgens de concept-NRD die ter inzage wordt gelegd. Vervolgens worden in de Beoordelingsfase (2026-2027) de alternatieven in meer detail onderzocht en afgewogen in 'zeef 2'. Dit resulteert in een advies voorkeursalternatief: een slimme, duurzame en haalbare oplossing. In 2027 is naar verwachting het inhoudelijke deel van de MIRT-verkenning gereed. Daarna vindt besluitvorming over het voorkeursalternatief plaats in de Besluitvormingsfase.



5.3 Financiën

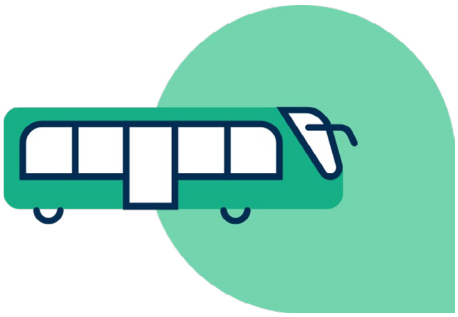
Voor werkzaamheden die nodig zijn om de MIRT-verkenning uit te voeren en te komen tot een voorkeursbeslissing, is in de SOK afgesproken dat de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een taakstellend budget beschikbaar stellen van 25 miljoen euro (exclusief btw, prijspeil juli 2024). Tot en met de huidige verslagperiode is hiervan voor 10 miljoen euro aan verplichtingen aangegaan. De huidige verwachting is dat de MIRT-verkenning binnen het taakstellend budget kan worden voltooid.

Budget en kosten	Totaal
Origineel budget	€ 25 mln
Toevoegingen	€ -
Actueel budget	€ 25 mln
Aangegane verplichtingen projectorganisatie OVSA	€ 10 mln
Gerealiseerde kosten Projectorganisatie OVSA	€ 7,8 mln
Nog te contracteren	€ 15 mln
Prognose einde werk	€ 25 mln
Verwacht resultaat	€ -



5.4 Uitdagingen en risico's

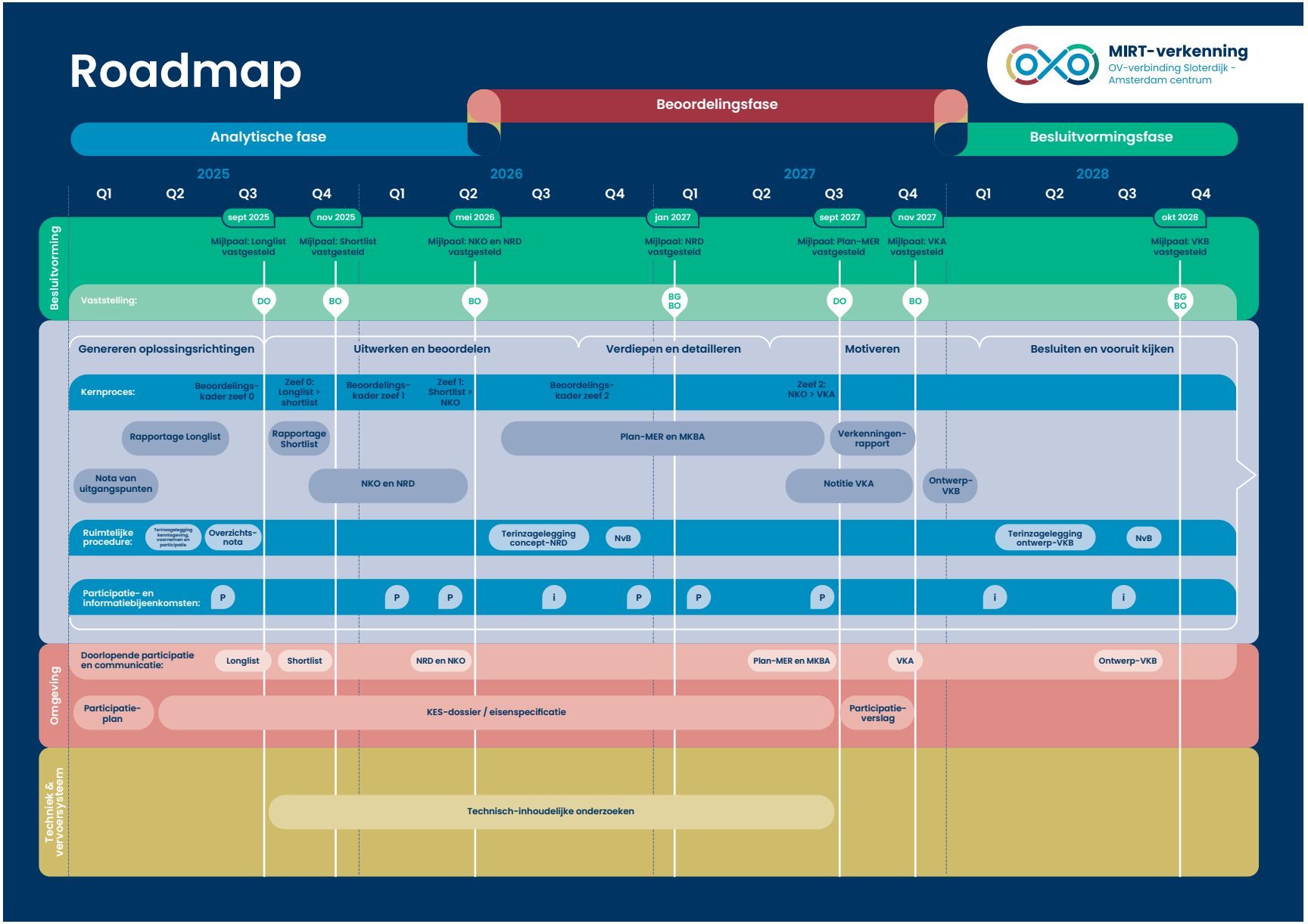
De MIRT-verkenning kent verschillende uitdagingen en risico's. Er wordt een overzicht bijgehouden van risico's die de voortgang of kwaliteit van het onderzoek kunnen beïnvloeden. Dit overzicht wordt regelmatig bijgewerkt en met betrokken partijen gedeeld. Binnen de MIRT-verkenning wordt actief gestuurd op de beheersing van de belangrijkste risico's. Een aantal van de grootste uitdagingen en belangrijkste risico's wordt hieronder toegelicht.



We gaan de Beoordelingsfase in met vier voorgestelde alternatieven die allemaal hun eigen aandachtspunten hebben. Ieder alternatief heeft aandachtspunten. Een aantal alternatieven kent afhankelijkheden van andere projecten, zoals de MIRT-verkenning OV-verkenning Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) en Zuidasdok. Deze afhankelijkheden worden in de volgende fase nader onderzocht. Een aantal alternatieven kent gevoeligheden in de omgeving. Bijvoorbeeld het alternatief sneltram, waarin routes zijn opgenomen voor een sneltram of autoweg over de Van Diemenkade of de Van Diemenstraat. Een ander voorbeeld is de Spaarndammerstraat, waarin in verschillende alternatieven een reguliere tramverbinding is opgenomen. In het vervolgproces dient er daarom specifiek aandacht te zijn voor een toekomstbestendige oplossing, de inpasbaarheid in de bestaande stad en het effect op bewoners. De kans bestaat echter dat de alternatieven om verschillende redenen niet (of met consequenties) haalbaar blijken.
Beheersmaatregel: De directeuren van de betrokken partners en opdrachtgevers bij deze MIRT-verkenning staan unaniem achter de kansrijke oplossingsrichtingen en de afgevallen oplossingsrichtingen zoals beschreven in de NKO en de alternatieven die zijn opgenomen in de concept-NRD. De betrokken partijen hebben vertrouwen in het beoordelingskader dat er ligt voor de Beoordelingsfase (zeef 2) en verwachten dat zorgpunten van partijen ten aanzien van alternatieven helder worden vanuit de onderzoeken. De partijen hebben er vertrouwen in dat alles wat nodig is om tot een goed voorkeursalternatief te komen door de projectorganisatie onderzocht wordt. Een bepaalde mate van flexibiliteit blijft behouden doordat verschillende onderdelen van de alternatieven te combineren zijn richting een voorkeursalternatief.

Haalbaarheid van de besluitvorming richting VKA en VKB. We verwachten dat in 2027 de Beoordelingsfase grotendeels is afgerond en we een beeld krijgen van het gewenste voorkeursalternatief. Vervolgens doorlopen de opdrachtgevende partijen een besluitvormingsproces om te komen tot een bestuurlijk besluit over het VKA en de bekostiging daarvan. Van andere MIRT-verkenningen leren we dat risico's kunnen optreden tijdens dit besluitvormingsproces met als gevolg dat er geen tijdig besluit genomen kan worden. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de inhoud van het voorkeursalternatief of over de bekostiging daarvan.
Beheersmaatregel: De opdrachtgevers en projectorganisatie werken nauwkeurig uit hoe besluitvorming kan verlopen en welke acties daarvoor nu al ondernomen kunnen worden. Hierdoor ontstaat er alvast draagvlak voor het te doorlopen proces. Hierbij houden we rekening met het optreden van risico's tijdens de besluitvormingsfase. Daarvoor worden alvast beheersmaatregelen bedacht om de kans op tijdige besluitvorming zo groot mogelijk te maken.





Roadmap van de MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum is een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, de Vervoer-regio Amsterdam en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



Colofon:
MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Fotografie:
Sanne Couprie

Documentnummer: OVSA/01320

September 2026

www.ovsloterdijkamsterdam.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

ProRail

GVB

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening