

# Halfjaar- rapportage

## MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Rapportage over de periode juli 2025  
tot en met december 2025



**MIRT-verkenning**  
OV-verbinding Sloterdijk –  
Amsterdam centrum

# Inhoud

<b>1. Achtergrond</b>	<b>3</b>
<b>2. Managementsamenvatting</b>	<b>5</b>
<b>3. Wat hebben we bereikt?</b>	<b>6</b>
<b>4. Vooruitblik komend half jaar</b>	<b>11</b>
<b>5. Projectkaders</b>	<b>12</b>



# 1. Achtergrond

Dit is de derde 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 juli 2025 tot en met december 2025. 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 schaalessprong 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

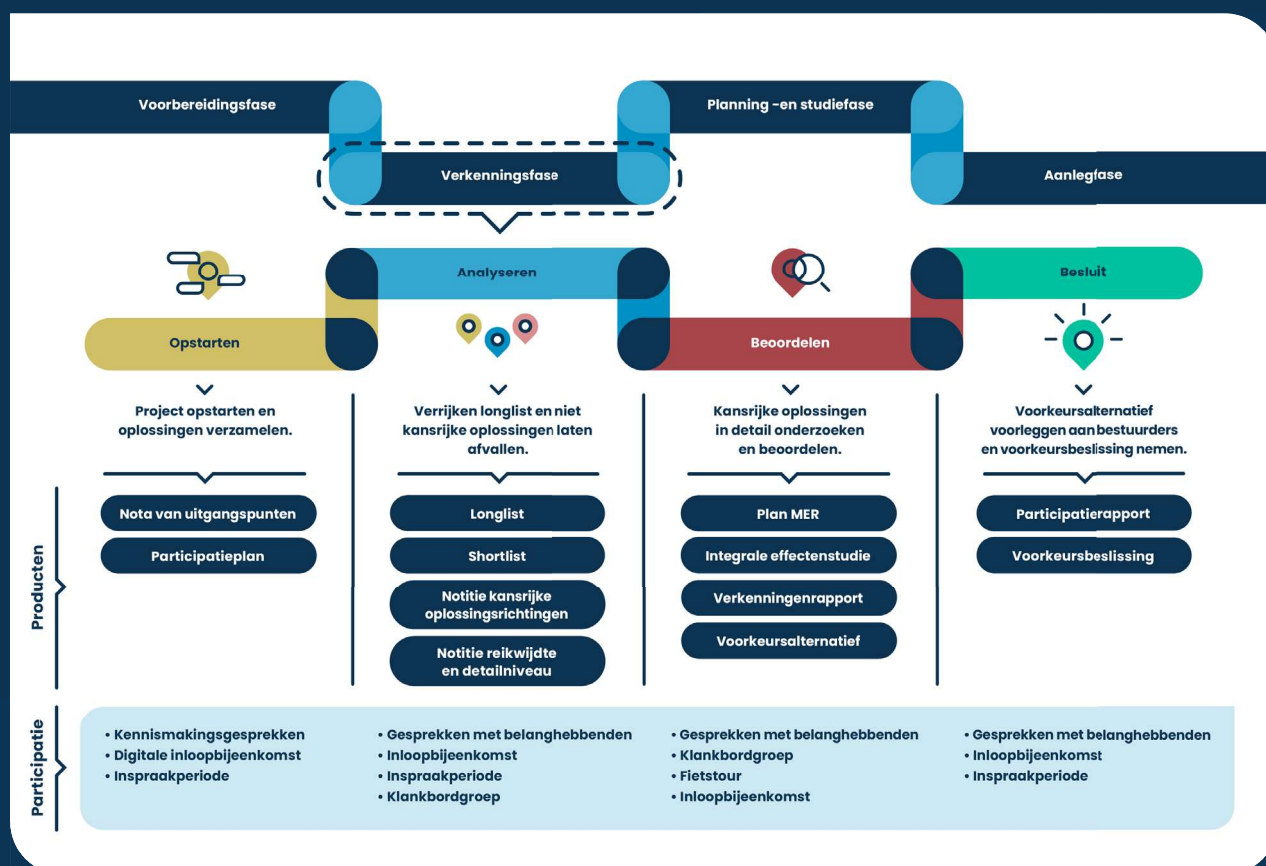
De MIRT-verkenning is een nauwe samenwerking tussen verschillende partijen. Hierin zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) de 3 opdrachtgevende partijen. De programmaorganisatie Haven-Stad, ProRail, de 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 4 fasen: de voorbereidingsfase, de verkenningfase, de planning- en studiefase en de aanlegfase. De komende jaren wordt in de MIRT-verkenning OVSA gewerkt aan de verkenningfase.

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. De verkenningfase 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 een bestuurlijk vastgestelde korte lijst met alle mogelijke oplossingsrichtingen voor de MIRT-verkenning, de zogenoemde shortlist. Op deze korte lijst staan 9 oplossingsrichtingen waarin de modaliteiten trein, metro, tram en bus voorkomen.

## 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 bestuurlijk vaststellen van de shortlist – is in het afgelopen halfjaar gehaald. De eerstvolgende mijlpaal is het vaststellen van de NKO en NRD voor de zomer van 2026, zodat de (concept) NRD begin september ter inzage kan worden gelegd. De projectorganisatie koerst erop om eind 2027 de MIRT-verkenning inhoudelijk gereed te hebben. Daarna kan besluitvorming plaatsvinden.

## 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 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 beheersmaatregelen staan 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. Nu er nog negen oplossingsrichtingen over zijn krijgen we steeds meer beeld bij de investeringen die nodig zijn. De gesprekken over het regelen van de benodigde budgetten gaan opgestart worden.

## Omgeving en communicatie

In de afgelopen periode is veel aandacht geweest voor het informeren van de verschillende belanghebbenden en belangstellenden over de verschillende stappen die we in de MIRT-verkenning doorlopen. We hebben de publicatie van inhoudelijke rapportages ondersteund met toegankelijke visualisaties, korte artikelen en video's op de website [ovsloterdijkamsterdam.nl](https://ovsloterdijkamsterdam.nl). Er zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden om de shortlist toe te lichten. In januari wordt een grote inloopavond georganiseerd om de shortlist toe te lichten en belangen van de omgeving op te halen.

## 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 ondersteund loopt goed en wordt regelmatig geëvalueerd. Door de projectpartners wordt capaciteit beschikbaar gesteld om actief mee te denken in de MIRT-verkenning. In december 2025 is gestart met een tussentijdse evaluatie van de samenwerking tussen de projectpartners en de projectorganisatie.

## 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 het vaststellen van de lange lijst met oplossingsrichtingen voor de MIRT-verkenning, de zogenoemde longlist. Vervolgens zijn in de eerste trechteringsstap 'zeef 0' de 32 oplossingsrichtingen op de longlist beoordeeld om te komen tot een kortere lijst met 9 realistische oplossingsrichtingen: de shortlist. Hiervoor is het beoordelingskader voor zeef 0 gebruikt. Op 26 november 2025 is de shortlist bestuurlijk vastgesteld. Ook is de vervoerkundige probleem-analyse geactualiseerd. Het waarom van de MIRT-verkenning is vervolgens beschreven in de nut en noodzaak.

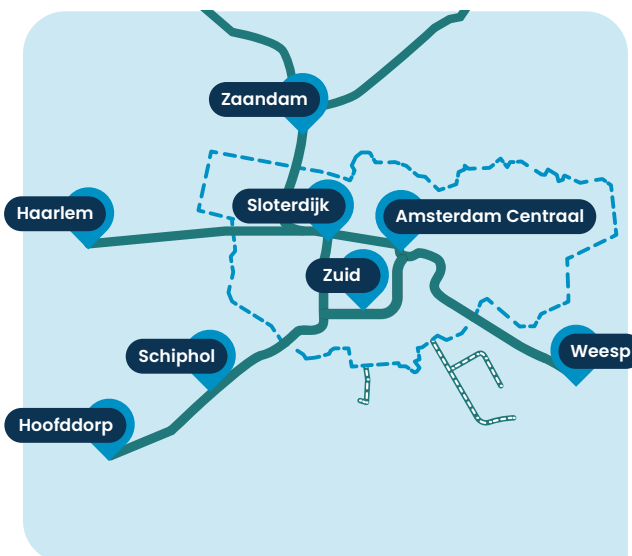
### 3.1 Inhoudelijke voortgang

#### Vaststellen van het waarom van de MIRT-verkenning

In de brochure 'Waarom deze verkenning belangrijk is: Nut en noodzaak' leggen we uit waarom we de MIRT-verkenning uitvoeren. We geven daarmee antwoord op de vraag: 'Wat als we niets doen?' Dat doen we door belangrijke ontwikkelingen in en rondom noordwestelijk Amsterdam te beschrijven en inzicht te geven in belangrijke knelpunten in het mobiliteitsnetwerk als we niets doen aan het openbaar vervoer in de regio. De nut en noodzaak is op 14 november 2025 vastgesteld in het Directeurenoverleg en vervolgens ter kennisname geagendeerd in het Bestuurlijk Overleg op 26 november 2025.

#### Wat komt eruit?

Haven-Stad wordt in de periode tot na 2050 ontwikkeld. In Haven-Stad is ruimte voor 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. De ontwikkeling van Haven-Stad draagt bij aan de woningbouw- en verstedelijkingsopgave in Nederland en brengt tegelijkertijd



uitdagingen met zich mee op het gebied van bereikbaarheid. Het aantal verplaatsingen in het openbaar vervoer van en naar Haven-Stad Zuid verdubbelt in 2040 en verdrievoudigt in 2050.



### Reizigers in OV

Verdrievoudiging

Verdubbeling

Heden

2030

2040

2050





Als we geen aanvullend openbaar vervoer realiseren zijn bewoners bij het verlaten van Haven-Stad aangewezen op buslijnen en vervolgens een overstap op een andere modaliteit. Dan bereikt de nog op te leveren HOV-busverbinding naar verwachting bij 21.000 extra woningen in Haven-Stad haar grenzen. Tussen 2032 en 2039 kan de HOV-busverbinding de vraag naar vervoer niet meer aan. Reizigers moeten in overvolle bussen stappen, worden geconfronteerd met vertraagde bussen of blijven in de spits staan bij haltes. Ook de stations Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal worden drukker. Bestaande knelpunten in de transfer op deze stations komen daarmee verder onder druk te staan. De capaciteit van het OV-netwerk is op dat moment niet meer toereikend.

Met de ontwikkeling van het stadsgebied Haven-Stad en de groeiende uitdagingen en knelpunten in het OV-netwerk in stad en regio, zijn investeringen in een robuuste en hoogwaardige OV-verbinding in het gebied tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum noodzakelijk. De gevolgen tonen aan dat hoogwaardig OV cruciaal is voor het waarborgen van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid van en in Haven-Stad én de metropoolregio.



Niets doen is geen optie: dat staat de ontwikkeling van een toegankelijke, bereikbare en leefbare stad en regio en een goed functionerend OV-netwerk in de weg.

Het doel van deze MIRT-verkenning is om te komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). Om te zorgen dat de metropoolregio de komende jaren bereikbaar blijft, is een schaa sprong van het openbaar vervoer aan de noordwestzijde van Amsterdam noodzakelijk. Daarbij is het van belang dat de oplossing ook toekomstvast is, dus bijvoorbeeld op termijn uitgebreid kan worden. Het is een uitdaging om binnen het huidige financiële kader een oplossing te ontwikkelen die voldoende vervoerwaarde heeft voor de eerste fase en óók toekomstvast is op de lange(re) termijn.

## Van lange lijst naar korte lijst

Het onderzoek heeft verschillende fasen en stappen. We zijn nu in de Analytische fase van de verkenning. Dat betekent dat we een groot aantal mogelijke OV-oplossingen (de zogeheten 'longlist') hebben onderzocht en teruggebracht tot een shortlist van 9 realistische oplossingen. De *rapportage shortlist* is op 26 november 2025 vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg. Wij zijn tot de *rapportage shortlist* gekomen via een zorgvuldig afwegingsproces.

Experts hebben alle oplossingen beoordeeld op 4 punten:

- Lost de oplossing het probleem op?
- Is het ontwerp technisch mogelijk?
- Past de oplossing goed in dat deel van de stad?
- Past de oplossing financieel?

Voor elke oplossing is op die 4 punten een groene (gaat door), gele (bespreken) of rode (valt af) beoordeling gegeven. Die beoordelingen zijn door experts onderbouwd, zodat duidelijk is waarom een oplossingsrichting wel of niet op de shortlist staat. Alleen oplossingen die voldoende potentie hebben, gaan door naar de volgende stap.

### Wat staat er op de korte lijst?

De shortlist bestaat nog uit 9 realistische OV-oplossingen, verdeeld over verschillende vervoersmiddelen:

- 2 trein oplossingen
- 5 metro oplossingen
- 1 tram oplossing
- 1 bus oplossing

#### Trein 2A



#### Trein 2C



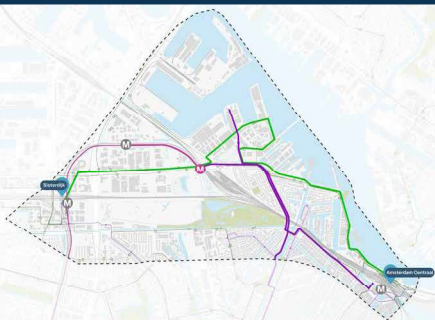
#### Metro 2A



#### Metro 2C

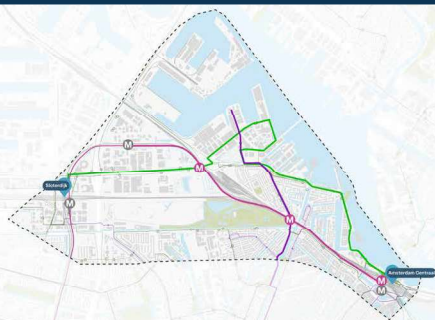


### Metro 2D



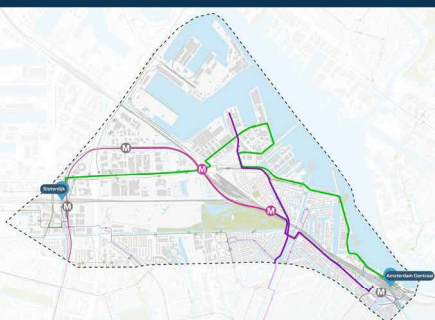
Een verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg naar station Hemknoop én een tram vanaf station Centraal naar station Hemknoop, aangevuld met een tram vanaf de binnenring naar Minervahaven.

### Metro 4A



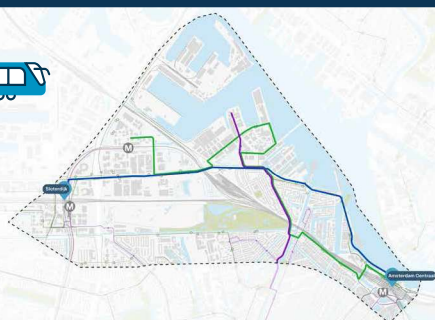
Een bovengrondse metroverbinding tussen stations Isolatorweg en Centraal (niet verbonden aan het bestaande ondergrondse metrostation Centraal), aangevuld met een tram vanaf de binnenring naar Minervahaven.

### Metro 6A



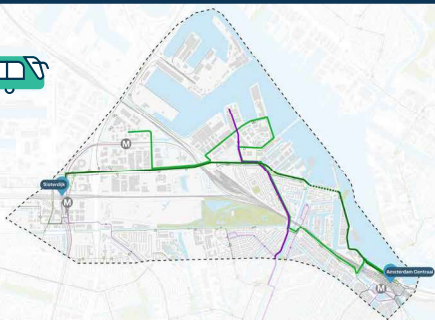
Een verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg via station Hemknoop naar station Zaanstraat én een tram vanaf station Centraal naar station Zaanstraat, aangevuld met een tram vanaf de binnenring naar Minervahaven.

### Tram 2



Een sneltram tussen stations Centraal en Sloterdijk, aangevuld met een tram vanaf de binnenring naar Minervahaven.

### Bus 1A



Een snelbus tussen stations Centraal en Sloterdijk, aangevuld met een tram vanaf de binnenring naar Minervahaven.

### Wat gebeurt er na de shortlist?

Het komende half jaar gaan we de 9 overgebleven oplossingen verder uitwerken en in meer detail onderzoeken. In de volgende stap stellen wij vast welke oplossingen daarvan écht kansrijk zijn. En verwerken die in de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)*. Het rapport verwachten wij na de zomer van 2026 te publiceren. Zo bouwen we stap voor stap aan een toekomstbestendige OV-oplossing, die Haven-Stad Zuid goed verbindt met de rest van de stad – en bijdraagt aan een leefbare, duurzame en bereikbare regio.





### 3.2 Omgeving, communicatie en participatie

**Breed informeren over de MIRT-verkenning.** In de afgelopen maanden is aandacht uitgegaan naar het informeren van het brede publiek over de inhoud van verschillende rapportages en uitkomsten van onderzoeken. Met behulp van samenvattingen, informatieve visualisaties en video's is de inhoud van rapportages op verschillende manieren overgebracht.

#### **Gesprekken met (professionele) belanghebbenden.**

De verschillende (professionele) belanghebbenden zijn geïnformeerd over de shortlist. Meerdere stakeholder-gesprekken hebben plaatsgevonden om (opnieuw) te informeren over en/of te betrekken bij de MIRT-verkenning. Denk hierbij aan een bijeenkomst voor belangenorganisaties in december 2025, 1-op-1 gesprekken met gebiedsmanagers en -makelaars, en het informeren van verschillende stadsdelen van de gemeente Amsterdam.

**Peiling belangrijke thema's.** In december 2025 is een enquête gedeeld om op te halen wat voor belanghebbenden belangrijke thema's zijn voor de toekomstige OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. In het eerste kwartaal van 2026 worden de resultaten geanalyseerd en daar waar mogelijk meegenomen in het proces van de MIRT-verkenning, bijvoorbeeld in specifieke onderzoeken, het ontwerpproces of het verkrijgen van inzicht in draagvlak.

### 3.3 Ruimtelijke procedures

#### **Evaluatie kennisgeving voornemen en participatie.**

Het periodieke overleg met de bevoegde gezagen van de MIRT-verkenning – de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – is voortgezet. In de afgelopen periode is het bestuurlijke traject rondom en de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie en de overzichtsnota geëvalueerd. Ook zijn afspraken gemaakt om te komen tot de ter inzagelegging van de NRD in september 2026.

**Informeren bevoegde gezagen.** De bevoegde gezagen zijn geïnformeerd over de longlist en de shortlist en de stappen die zijn genomen om hiertoe te komen.



## 4. Vooruitblik komend half jaar

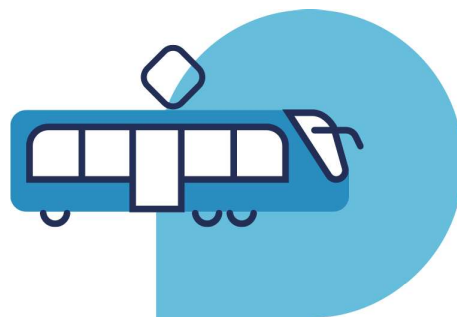
Het komende half jaar staat de MIRT-verkenning in het teken van het uitvoeren van de tweede trechteringsstap van shortlist naar NKO: 'zeef 1'. Ook wordt de *notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)* opgesteld. Parallel wordt het participatie- en communicatieproces geïntensiveerd om de verschillende doelgroepen open, transparant en tijdig te blijven betrekken. Daarnaast worden voorbereidingen getroffen voor de terinzagelegging van de concept-NRD.

### Intensiveren van het participatie- en communicatieproces.

Op 22 januari 2026 vindt de tweede fysieke inloopbijeenkomst plaats. Hierin ligt de focus op het informeren van de omgeving over de inhoud van de shortlist. Ook wordt begin 2026 een onderzoek naar de beleving van het huidige OV in het plangebied uitgevoerd. Samen met de enquête over belangrijke thema's (zie hoofdstuk 3) halen we hiermee beelden, kansen en aandachtspunten op. Daarnaast worden de stakeholdergesprekken voortgezet en wordt een 'spiegelgroep' opgestart die als klankbord dient.

### Van shortlist naar NKO: uitvoeren van 'zeef 1'.

De oplossingsrichtingen op de shortlist worden onderzocht en in het eerste kwartaal van 2026 beoordeeld en vergeleken om tot kansrijke oplossingsrichtingen te komen. Dat gebeurt met behulp van het beoordelingskader voor zeef 1, dat al is vastgesteld. Hierin wordt gekeken naar de aspecten doelbereik, haalbaarheid, toekomstvastheid, kosten en baten, eco-



nomisch-maatschappelijke effecten, effect op leefomgeving en participatie. Ook onderwerpen die raken aan de ambities rondom duurzaamheid en brede welvaart zijn in kaart gebracht en opgenomen in de zeef. De kansrijke oplossingsrichtingen en de wijze waarop de afweging heeft plaatsgevonden (trechteringsstap 'zeef 1') wordt vastgelegd in de NKO. In juni 2026 wordt naar verwachting de NKO bestuurlijk vastgesteld.

### Komen tot een concept-NRD en een beoordelingskader voor 'zeef 2'.

In de beoordelingsfase vindt een beoordeling van en vergelijking tussen de alternatieven plaats. In de NRD wordt vastgelegd wat (welke alternatieven) op welke wijze (welke methodiek) wordt onderzocht. Voor de alternatieven staat beschreven welke milieueffecten onderzocht gaan worden aan de hand van welke criteria (plan-MER).

### Voorbereiden terinzagelegging concept-NRD.

Zodra de concept-NRD is opgesteld, wordt deze na het zomerreces van 2026 gepubliceerd en ter inzage gelegd. Daarmee kan de omgeving via een formele procedure zienswijzen indienen. De NKO is een bijlage van de NRD. In het eerste half jaar van 2026 worden samen met de bevoegde gezagen de voorbereidingen getroffen voor de terinzagelegging.

## 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 vastgelegd.

### 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

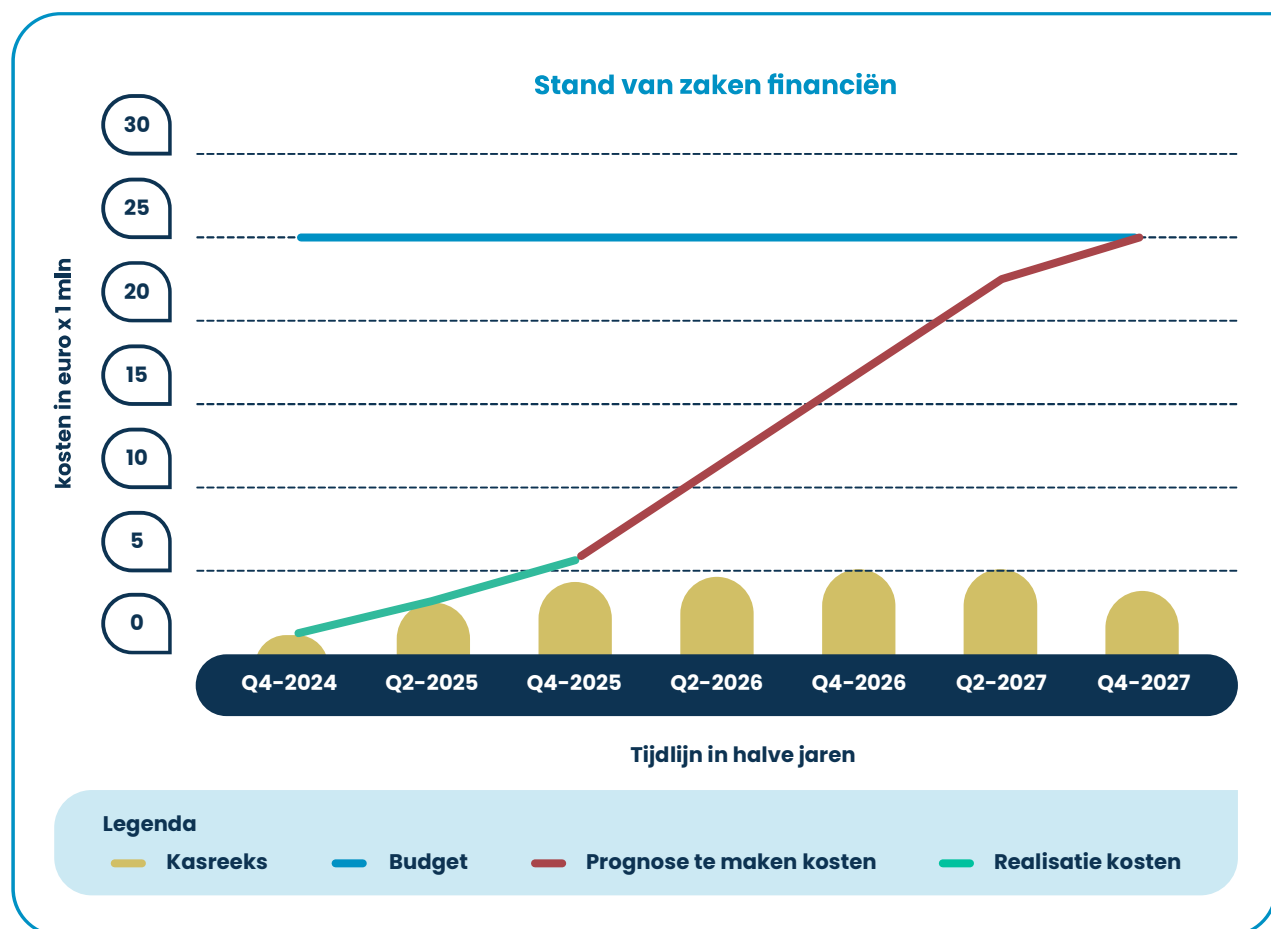
De verkenning verloopt volgens planning. In de roadmap zijn de belangrijkste activiteiten en mijlpalen van de MIRT-verkenning gevisualiseerd (zie pagina 15). Tot en met medio 2026 verwacht de projectorganisatie de Analytische fase grotendeels te doorlopen. Die fase eindigt met een NKO en een (concept) *Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)* die ter inzage wordt gelegd. Vervolgens worden in de Beoordelingsfase (2026-2027) de kansrijke oplossingsrichtingen in meer detail onderzocht en afgewogen ('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 8 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	€8 mln
Gerealiseerde kosten Projectorganisatie OVSA	€5,6 mln
Nog te contracteren	€17 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.



##### Een oplossing voor de eerste fase van Haven-Stad

**Zuid én toekomst.** Het doel van deze MIRT-verkenning is om te komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). Tegelijkertijd wordt toekomstvastheid als beoordelingscriterium meegenomen. Dit betekent dat onderzocht wordt of de oplossing ook op de lange(re) termijn, eventueel met een uitbreiding, kan voorzien in de vervoersbehoefte aan de noordwestkant van Amsterdam. Het huidige financiële kader is niet toereikend om de meest voor de hand liggende oplossing uit de pre-verkenning – het sluiten van de metroringlijn met een aansluiting op de Oostlijn – te realiseren. Het is een uitdaging om binnen het huidige financiële kader een oplossing te ontwikkelen die voldoende vervoerwaarde heeft voor de eerste fase en óók toekomstvast is op de lange(re) termijn.

*Beheersmaatregel: De rapportage shortlist is bestuurlijk vastgesteld, waardoor er bestuurlijk draagvlak is voor de oplossingen die verder worden onderzocht. De komende periode zal uitwijzen wat de verschillende oplossingsrichtingen aan oplossend vermogen bieden voor de problematiek in het gebied.*

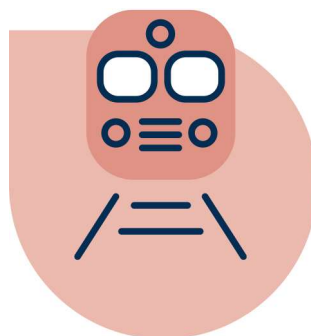
**Financiering van het voorkeursalternatief.** Voor de vaststelling van het voorkeursalternatief is het noodzakelijk dat de dekking van de kosten geregeld is. De Vervoerregio Amsterdam heeft zorg gedragen voor hun deel. De gemeente Amsterdam onderzoekt de mogelijkheden om hun deel gedekt te krijgen. Tevens bestaat het risico dat de beste oplossing voor de problematiek in dit gebied buiten het huidige financiële kader valt. In dat geval dient aanvullende financiering geregeld te worden.

*Beheersmaatregel: De kosten van de verschillende oplossingsrichtingen worden steeds nauwkeuriger in beeld gebracht voor de volgende zeefmomenten. Parallel aan de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen gaan de gesprekken over de financiering van het vervolg opgestart worden.*

##### Haalbaarheid van de besluitvorming concept-NRD

**en NKO in mei en juni 2026** Om de concept-NRD ter inzage te leggen na het zomerreces van 2026 is nodig dat de concept-NRD en NKO zowel door de governance van de MIRT-verkenning, die bestaat uit een besluitvormingsproces met verschillende gremia, als door het bevoegd gezag wordt vrijgegeven. Deze besluitvorming is zorgvuldig gepland, maar onder meer de gemeenteraadsverkiezingen kunnen ervoor zorgen dat besluitvorming wordt uitgesteld. In dat geval vertraagt de terinzagelegging.

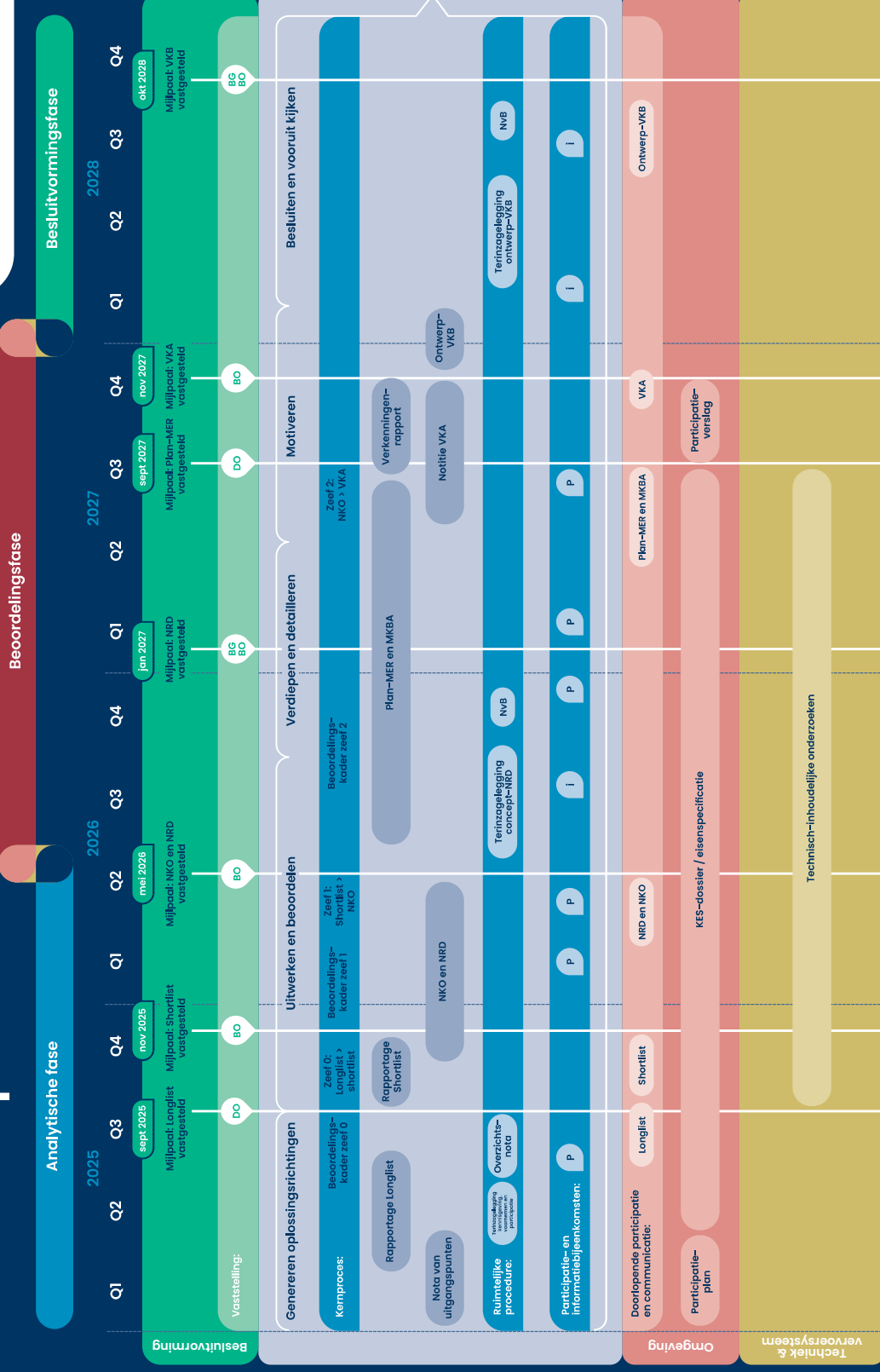
*Beheersmaatregel: De besluitvorming is al zorgvuldig gepland en afgestemd met de besluitvormers en ook met het bevoegd gezag. De projectorganisatie ondersteunt het bevoegd gezag bij het opstellen van de besluitvormingsstukken. De projectorganisatie is een plan aan het uitwerken dat gebruikt kan worden op het moment dat besluitvorming vertraagt.*



# Roadmap



MIRT-Verkenning  
OV-verbinding Sloterdijk -  
Amsterdam centrum



Roadmap van de MIRT-Verkenning



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



**Colofon:**

MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Documentnummer: OVSA/01088

Februari 2026

[www.ovsloterdijkamsterdam.nl](http://www.ovsloterdijkamsterdam.nl)