



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: **13 januari**
Portefeuille(s): Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, Grond en Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening
Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst / Steven van Weyenberg
Behandeld door: Verkeer & Openbare Ruimte, bestuurszaken.VOR@amsterdam.nl
Onderwerp: Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2025

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op maandag 5 januari 2026 vond het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) plaats. Vanwege de Tweede Kamerverkiezing is het BO MIRT 2025 verschoven naar de eerste week van 2026. Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten.

Voor de uitgebreide besluitteksten van het BO MIRT 2025 verwijzen wij naar de Kamerbrief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Deze is te lezen in de bijlagen:

- Kamerbrief uitkomsten BO MIRT d.d. 12 januari 2026
- Afsprakenlijst BO MIRT

De Halfjaarlijkse Rapportage Zuidasdok eerste helft 2025, die ook als bijlage hier is toegevoegd, zal ook apart geagendeerd worden voor agenda van de raadscommissie RO.

Hieronder volgt een toelichting bij de voor Amsterdam belangrijkste afspraken in het BO MIRT van 5 januari.

Algemeen

De ruimtelijke opgaven de komende jaren in Nederland zijn groot, zeker ook in Amsterdam en de Metropool Regio Amsterdam (MRA). In het BO MIRT is hierbij stilgestaan, mede naar aanleiding van de eerder verschenen Nota Ruimte, de enorme woningbouwopgave, de defensie-opgave en het onlangs verschenen Rapport Wennink: 'De Route naar Toekomstige Welvaart'. Alleen al voor infrastructuur zijn tientallen miljarden nodig en deze komen boven op de aanzienlijke beheer- en onderhoudsopgaven. Tegelijk is de rek uit de beschikbare rijksbudgetten. Er moet structureel veel geld bij en vraag is waar dit vandaan moet komen. Alternatieve bekostiging kan een deel van de oplossing vormen, zowel qua opbrengsten en qua sturing op mobiliteitsvolumes. Maar dit is sterk afhankelijk van de ruimte die een nieuw Kabinet hieraan geeft. MRA en Amsterdam ondersteunen de boodschap vanuit de ministeries dat er – vanwege de verwachte bevolkingsgroei en werkgelegenheidsgroei - structureel meer geld bij moet en gaan graag met een komend Kabinet in gesprek op welke manieren dit gevonden kan worden.

Investerings Woningbouw en Mobiliteit

In het BO MIRT van januari 2026 heeft het Rijk de toekenning van middelen voor woningbouw en mobiliteit van afgelopen najaar formeel vastgesteld. Hoewel deze rijksmiddelen onvoldoende zijn

om de volledige woningbouw en mobiliteitsopgave te bekostigen in Amsterdam en regio, is het gelukt om voor een paar belangrijke Amsterdamse opgaven aanzienlijke rijksbijdragen binnen te halen. Daarbij is zowel rekening gehouden met rijkscriteria (zoals voldoende te koppelen nieuwbouwwoningen, tijdige oplevering en voldoende cofinanciering) als ook met een evenwichtige verdeling over de stad in het kader van ongelijk investeren voor gelijke kansen. En uiteraard is ook gekeken naar de mogelijkheden die de gemeentelijke begroting plus de begroting van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) de komende jaren bieden om tot voldoende cofinanciering te komen. Het betreft projecten die al hoog in de prioritering stonden van Amsterdamse opgaven. Het Rijk heeft meerdere regelingen ingesteld ten behoeve van versnelling van de woningbouw. Een deel daarvan (de infra-maatregelen) loopt via de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Water en een ander deel (de niet-infra maatregelen zoals voor groen- en watervoorzieningen) loopt via de begroting van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening. Binnen het gebied van Noord-Holland en Flevoland is door de inliggende gemeenten samen met provincies en Vervoerregio Amsterdam een gezamenlijke propositie gemaakt met maatregelen die nodig zijn voor de woningbouwopgave. De totale omvang van de regionale propositie had een omvang van € 693 miljoen aan rijksbijdragen, waarvan € 238 miljoen voor Amsterdamse voorstellen. Hiervan is uiteindelijk € 535 miljoen toegekend aan de regio Noord-Holland en Flevoland, waarvan € 232 miljoen voor Amsterdam. Daarmee is ongeveer 80% van de totale regionale propositie voor woningbouw en mobiliteit van de provincies gehonoreerd. Voor Amsterdam is meer dan 97% van het Amsterdamse deel van de propositie toegekend. Concreet gaat het voor Amsterdam om de volgende bijdragen:

Project	Aantal woningen	Rijksbijdrage (incl. btw, prijspeil 2025)	Rijksregeling	Bijdrage Amsterdam/VRA (incl. btw, prijspeil 2025)	Maatregelen
Schinkelkwartier Nieuw West (Nieuwe Sloterweg/Schinkelbrug)	5.107	€ 62.361.007	Infra	€ 33.747.743	Aanleg fiets- en voetgangerstunnel (spoor), aanleg fiets- en voetgangersbruggen, herinrichting fiets- en voetgangerspaden
ZaanIJ corridor (HOV ZaanIJ plus aanpak Van Hasseltzone) *	8.000	€ 103.480.000	Infra	€ 184.000.000	HOV-verbinding.
Mobiliteitsmaatregelen Zuidoost	3.000	€12.000.000	Infra	€12.000.000	Sociaal veilige (metro)stations en geluidscherm Reigersbos
IJburg/Zeeburgereiland (groen-blaauwe maatregelen)	**	€44.200.000	Niet-infra	€44.200.000	Aanleg groen en watervoorzieningen
K-buurt Zuidoost (groen-blaauwe maatregelen)	**	€10.300.000	Niet-infra	€10.300.000	Waterretentiemaatregelen (klimaatadaptatie)
Totaal		€232.341.007		€284.247.734	

*In deze tabel staat uitsluitend de Rijksbijdrage voor het Amsterdamse deel van de ZaanIJ-corridor. Ook Zaanstad ontvangt een bijdrage (53,5 miljoen euro) voor realisatie van het Zaanse deel van deze corridor en stelt daar samen met de VRA eenzelfde bedrag tegenover. In het Zaanse deel zijn circa 5000 nieuwe woningen gekoppeld aan deze maatregel.

***Voor infra-maatregelen vraagt het Rijk nadrukkelijk de koppeling van nieuwe woningbouw, welke nog niet eerder een rijksbijdrage heeft ontvangen. Voor de gebiedsmaatregelen geldt deze bepaling niet en is het mogelijk nieuwbouw op te voeren waar al eerder (in 2022) een rijksbijdrage voor inframaatregelen is ontvangen.*

Voor de opgevoerde woningbouw is de voorwaarde dat deze gerealiseerd worden per ultimo 2033, met uitzondering van Zuidoost en IJburg waar een realisatie per ultimo 2034 geldt. Voor realisatie van de betreffende inframaatregelen geldt dat deze gerealiseerd worden per ultimo 2038. Verdere besluitvorming voor deze Amsterdamse projecten volgt de reguliere gemeentelijke besluitvormingsplanning, die ook gevolgd zou zijn zonder rijksbijdrage. Dit betekent dat per gehonoreerd project nog nadere besluitvorming via college en gemeenteraad zal plaatsvinden. De middelen zijn niet inwisselbaar voor andere maatregelen. Geen (tijdige) doorgang van de betreffende maatregelen, betekent dat toegekende rijksmiddelen moeten worden teruggestort.

MIRT Verkenning OV Amsterdam-Haarlemmermeer

In het BO MIRT 2022 is besloten tot een MIRT-Verkenning naar de bereikbaarheidsopgave in het gebied tussen Zuidas, Schiphol en Hoofddorp. Het project OV Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) - de verlenging van de NoordZuidlijn - is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, voor een toekomst vast spoornetwerk voor Nederland inclusief veilige transfer op de stations Schiphol en Amsterdam-Zuid en een verdere air/rail substitutie. Rijk en regionale partners, waaronder Amsterdam, 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. De komende periode wordt uitgewerkt hoe een bovengrondse metroverbinding tot Hoofddorp kan worden meegewogen in de besluitvorming over het uiteindelijke voorkeursalternatief. Dit richtinggevende besluit is een belangrijke stap die wordt gezet richting de afronding van de Verkenning, die volgens de huidige planning eind 2026 is voorzien.

Zuidasdok

Er zijn verdere stappen gezet in de realisatie van het programma Zuidasdok. Als bijlage bij deze brief treft u de eerste halfjaarrapportage 2025 over het programma Zuidasdok aan. Deze zal ook separaat worden geagendeerd voor de raadscommissie Ruimtelijk Ordening.

In de eerste zes maanden van 2025 hebben grootschalige werkzaamheden plaatsgevonden aan de Openbaar Vervoer Terminal en het Knooppunt De Nieuwe Meer. Op 31 oktober is het Knooppunt Amstel gegund aan Boskalis, Mobilis en Van Gelder. Het integraal definitief ontwerp tunnel wordt opgesteld.

In december 2023 is een verwacht tekort op Zuidasdok van € 600 mln. tot € 800 mln gerapporteerd. Vorig jaar zijn in opdracht van het bestuurlijk overleg Zuidasdok versoberingsmogelijkheden in beeld gebracht en is gekeken of onderdelen van het project kunnen worden getemporiseerd. In 2024 is afgesproken een taakstelling door te voeren van € 70 mln. die behaald wordt door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken. Inmiddels is gebleken dat een aangepaste bouwmethode onvoldoende aanvullende besparing oplevert en voor een deel niet veilig toepasbaar is. De opdrachtgevers blijven gericht op maatregelen om verdere

kostenstijgingen te voorkomen. Met het oog op de opdrachtverlening voor de tunnel hebben de opdrachtgevers in 2024 afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen.

Gaande de realisatie van het programma en het ontwerpproces van de tunnel is meer duidelijkheid ontstaan over risico's, planning en kosten. Ondanks de inzet op versoeringen en het voorkomen van meerkosten, is het verwachte tekort begin 2025 helaas verder toegenomen naar 1.150 mln. tot 1.300 mln. De door het programma Zuidasdok gemelde oorzaken sluiten aan bij eerder gemelde factoren bij kostenstijgingen in het programma zoals inflatie, schaarste en risico-avers gedrag van de markt, toenemende indirecte kosten, de grote bouwcomplexiteit, de staat van het areaal en de ondergrond. Een structurele omstandigheid bij de kostenstijgingen is ook dat Zuidasdok in hoogstedelijk gebied gerealiseerd wordt. Het gebied moet tijdens de bouw op een veilige manier bereikbaar blijven. Het station en de snelweg blijven open terwijl ze worden uitgebreid. Het gaat om een kostenprognose die nog kan wijzigen en niet om onherroepelijke externe verplichtingen. Er zijn optimalisaties mogelijk, maar er kunnen ook nieuwe tegenvallers optreden. Er wordt in 2026 een externe toets uitgevoerd naar de door het programma Zuidasdok toegepaste processen, methoden en technieken voor het ontwerpen en beprijzen van het programma en welke waarborgen daaromheen zijn ingericht.

De bouw van de Minervapassage vertraagt, met gevolgen voor project tunnel en project OVT-3. De vertraging heeft gevolgen voor het risicoprofiel op de eindmijlpaal. Rekening houdend met deze onzekerheden verschuift de eindmijlpaal van Zuidasdok naar 2035-2037.

Rijk en regio hebben, voorafgaand aan dit BO MIRT, elkaar gesproken in een BO op 5 november en daarbij de scope van Zuidasdok zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nogmaals bevestigd. Het is duidelijk geworden dat het besluit over noordelijke tunnel en Knooppunt Amstel noord pas in 2026 nodig is. Eind 2026 is er ook meer zekerheid in uitvoeringsprijs Tunnel en het ontwerp voor Knooppunt Amstel Zuid. Ondertussen wordt doorgewerkt aan een integraal definitief ontwerp voor realisatie van tunnel zuid en tunnel noord, waarbij met het nu beschikbare budget in ieder geval tunnel zuid gerealiseerd wordt. Er is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering tunnel Noord en KNA-noord uiterlijk eind 2026 wordt genomen. De gehele scope kan alleen worden gerealiseerd met aanvullend budget.

Afspraken BO MIRT 5 januari Zuidasdok

1. Rijk en regio bevestigen nogmaals de scope en het TB Zuidasdok.
2. Uitgangspunt is realisatie van de gehele scope. Cf. bestuurlijk besluit mei 2024 wordt met beschikbaar budget in ieder geval de zuidelijke tunnel gerealiseerd. Dit betekent dat, als eind 2026 geen positief besluit is genomen over budget/opdracht voor de noordelijke tunnel, met beschikbaar budget opdracht wordt gegeven voor tunnel zuid en KNA zuid (o.b.v. seriële realisatie, vanuit het uitgangspunt van de bevestigde scope Zuidasdok wordt in 2-5 jaar besloten over budget en opdragen van de noordelijke tunnel). Fasering van tunnel leidt tot meerkosten en een latere openstelling.
3. In ieder geval wordt opdracht gegeven voor de Rozenoordbrug (einde levensduurvervanging brug).

4. In oktober 2025 wordt geen budget toegevoegd aan Zuidasdok. Besluit over fasering en financiering tunnel Noord en KNA-noord wordt uiterlijk eind 2026 genomen (besluit toevoegen tussen oktober 2025 en eind 2026).
5. Er wordt doorgewerkt aan een integraal definitief ontwerp voor realisatie van tunnel zuid en tunnel noord.
6. Knooppunt Amstel is gegund. Na positief gunningsbesluit is gestart met ontwerp KNA Zuid.
7. Er wordt een externe toets uitgevoerd naar de door het programma Zuidasdok toegepaste processen, methoden en technieken voor het ontwerpen en beprizen van het programma en welke waarborgen daaromheen zijn ingericht.
8. Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar de economische meerwaarde Zuidasdok.

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)

De realisatie van OV SAAL vormt een belangrijke ingreep in de OV-ontsluiting aan de oostkant van MRA en daarbuiten. De ontwikkeling van Amsterdam CS, station Zuid, knooppunt Schiphol en een forse woningbouwopgave in de oostflank MRA, bouwen voort op de ontwikkeling van OV SAAL. De haalbaarheid van de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor staat onder druk. Met name de invoering van het European Rail & Transport Management System (ERTMS), waarmee op bestaand spoor tot mogelijk 40% extra vervoer kan plaatsvinden. Vertraging heeft forse impact op de beschikbare vervoerscapaciteit en dus op diverse grote opgaven.

Vanuit deze zorg hebben Rijk en Regio het besluit genomen om samen voortgang te blijven boeken op de SAAL-corridor en hier proactief op in te spelen. Rijk en regio kijken daarbij onder andere naar de effecten van vertraagde realisatie van OV SAAL, eventuele gefaseerde tussenoplossingen en welke stappen daarbij nodig zijn.

Rijk en regio streven ernaar in het voorjaar van 2026 in een bestuurlijk overleg een aanpak voor te leggen, ter voorbereiding op besluitvorming over de strategische keuzevorming OV SAAL.

Stimulering spits spreiden en mijden

Om de spits meer te spreiden en te mijden, dragen Rijk en regio € 7.780.000 incl. btw in 2026 en 2027 bij aan een integraal maatregelenpakket voor de Metropoolregio Amsterdam gericht op werkgevers, bewoners en verkeershinder. Het Rijk financiert maximaal 50% van de totale kosten, tot een maximum van € 3.890.000 incl. Btw. Een groot deel van de inzet zal plaatsvinden in of rondom Amsterdams grondgebied. De Vervoerregio Amsterdam is ontvanger van deze middelen en uitvoering vindt plaats via het gezamenlijk mobiliteitsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van Rijk en regio.

Update Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040

In 2022 is in het BO MIRT het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (MTB) vastgesteld, waarin is vastgelegd welke ontwikkeling het mobiliteitsnetwerk nodig heeft om de bredere ontwikkelingsopgave van Amsterdam en MRA mogelijk te maken. In 2026 zal een update hiervan plaatsvinden. Daarbij zal ook de uitwerking van het nationaal Toekomstperspectief Hoofdwegen een plek krijgen.

Daarnaast is in het afgelopen jaar in opdracht van Rijk en regio onderzoek gedaan naar de ervaren discrepantie tussen de gehanteerde modellen en in de praktijk ervaren trends rondom het mobiliteitsnetwerk van de MRA. Zo groeien vooral fiets en in mindere mate OV meer ten opzichte van eerdere modelresultaten en blijft de groei van autogebruik juist fors achter. Hiervoor zijn diverse redenen. Zoals een hogere nabijheid van wonen, werken en andere functies. Maar ook gaan bestaande modellen nog vaak uit van beleidsarme scenario's waarin het gemeentelijk verkeersbeleid niet wordt voortgezet zoals in de jaren ervoor (bijvoorbeeld zonder eerder besloten uitbreiding en indexering van betaald parkeren). Modellen hebben een belangrijke rol bij de onderbouwing van besluitvorming.

In het BO MIRT hebben Rijk en regiopartijen de resultaten van dit Prognose-onderzoek voor het Multimodaal Toekomstbeeld onderschreven en afgesproken ervaring op te doen met de beleidsscenario's en deze te gebruiken bij de update van het MTB.

Bij de Update 2026 van dit MTB zal de nodige aandacht worden gegeven aan het draaiend houden van het ringsysteem van autosnelwegen rond Amsterdam. Maar ook zal, in nauwe afstemming met de NOVEX MRA, gekeken worden naar de verdelingseffecten van de beleidsscenario's op de brede welvaart van verschillende doelgroepen. Met als doel inzicht te krijgen in de vraag of en hoe bereikbaarheid en betaalbaarheid voor iedereen mogelijk is in stedelijke gebieden rondom een mobiliteitsnetwerk met een samenhangend woon, werk en bereikbaarheidsbeleid.

Uitvoeringsagenda NOVEX MRA 2.0 en Regionale Investeringsagenda

In het NOVEX-gebied MRA werken Rijk en regio nauw samen aan een stapeling van ruimtelijke opgave op gebied van o.a. Woningbouw, klimaatadaptatie, netcongestie, mobiliteit, economie, etc. Door de MIRT-partners is het Verstedelijkingsconcept MRA 2050 begin 2022 onderschreven als het Ontwikkelperspectief voor NOVEX-MRA. Dit ontwikkelperspectief is uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda 1.0. In deze uitvoeringsagenda zijn 95 maatregelen opgenomen. Daarbij zijn 7 subregio's benoemd waar (integrale) ruimtelijke keuzes te maken zijn die van essentieel belang zijn voor de ontwikkeling van de gehele regio. Binnen de subregio Amsterdam zijn de ruimtelijke keuzes met name aan de orde in Zuidoost, Nieuw West, Noord, Haven Stad en Zeeburgereiland/IJburg. Daarbinnen zijn "Wonen en werken in het havengebied" (Noord/Haven Stad/Haven) en "Zuidwestpoort van de MRA" (deel Nieuw-West, Zuidas, Schiphol) aangewezen als zogenaamde cumulatiezones. Dit zijn gebieden met een extra complexe stapeling van opgaven. De uitvoeringsagenda wordt op dit moment vertaald in een investeringsagenda (RIA) waarbij in beeld wordt gebracht hoeveel de maatregelen kosten, hoe deze eventueel bekostigd kunnen worden en (indien mogelijk) in welke volgorde moeten worden genomen. Het Rijk en de regio hebben afgesproken dat een tweede versie van de Uitvoeringsagenda (UA 2.0) en een eerste versie van de Regionale investeringsagenda (RIA 1.0) in het BO Leefomgeving van 2026 geagendeerd worden.

Inclusieve deelmobiliteit

Het Rijk heeft €3 miljoen beschikbaar gesteld voor pilots inclusieve deelmobiliteit. Het Rijk beoogt daarbij om samen met regio pilots uit te voeren om in verschillende contexten de effecten te toetsen van het stimuleren van deelvoertuigen bij mensen met een laag inkomen. Amsterdam heeft met het Rijk afspraken gemaakt over 2 pilots, waarbij het Rijk 60% van de werkelijke kosten reserveert. Het betreft de pilots:

- RochDEELT met een maximum Rijksbijdrage van €87.120 incl. Btw. Amsterdam en VRA dragen zelf € 58.080 bij.
- Inclusieve deelmobiliteit voor stadspashouders (minima) met een maximum Rijksbijdrage van € 108.900 incl. Btw. Amsterdam en VRA dragen zelf € 72.000 bij.

Vooruitblik BO Leefomgeving 2026

In lijn met de jaarlijkse MIRT-overlegcyclus, zal halverwege 2026 het zogenaamde BO Leefomgeving plaatsvinden. In dit overleg zal in elk geval de regionale investeringsagenda van de Metropoolregio Amsterdam en de uitvoeringsagenda 2.0 van de Metropoolregio Amsterdam op de agenda staan. Ook de regionale investeringsagenda van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en OV SAAL zullen onderwerp van gesprek zijn. Daarnaast zullen stad en regio ook het nieuwe Regeerakkoord (mits gereed) en de opgave structureel meer geld voor de fysieke leefomgeving aan de orde stellen.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit



Steven van Weyenberg

Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling

Bijlagen

1. Kamerbrief uitkomsten BO MIRT 5 januari 2026
2. Afsprakenlijst BO MIRT 5 januari 2026
3. Halfjaarlijkse Rapportage Zuidasdok eerste helft 2025