Halfjaarrapportage

MIRT verkenning OV-verbinding
Amsterdam-Haarlemmermeer

Rapportage over de periode januari tot en met juni 2024

de volgende halte is de toekomst



Inhoudsopgave

1 Inleiding
pagina 4

2 Managementsamenvatting
pagina 7

3 Integrale onderzoeksopgave
pagina 8

4 Omgevingsmanagement en communicatie
pagina 10

5 Projectkaders
pagina 11

Bijlage: Verklarende lijst van gebruikte afkortingen
pagina 12





Lars Wouters

Voorwoord

Voor u ligt de eerste halfjaarrapportage 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 openbaar vervoer (OV)-knelpunten in de regio Amsterdam-Haarlemmermeer. Dit onderzoek heeft als doelstelling om te komen tot beslisinformatie om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen.

Duizenden mensen die in dit gebied wonen, werken, studeren of op reis zijn, maken dagelijks gebruik van het uitgebreide ov-netwerk in dit gebied. In de toekomst zal het aantal ov-reizigers verder toenemen, als gevolg van woningbouw, groei van werkgelegenheid en een veelzijdig en divers aanbod van onderwijs-, sport- en culturele instellingen. In deze halfjaarrapportage leest u over de voortgang en de resultaten uit eerste fase van de Verkenning. Het is een eerste rapportage waarbij we u als lezer onder andere meenemen in het werk dat het afgelopen halfjaar is verzet, welke resultaten zijn bereikt, welke risico's we zien, ontwikkelingen van het taakstellend budget en een vooruitblik naar het komend halfjaar.

Namens de samenwerkende partijen wens ik u veel leesplezier.

Lars Wouters
Projectdirecteur



1 Inleiding

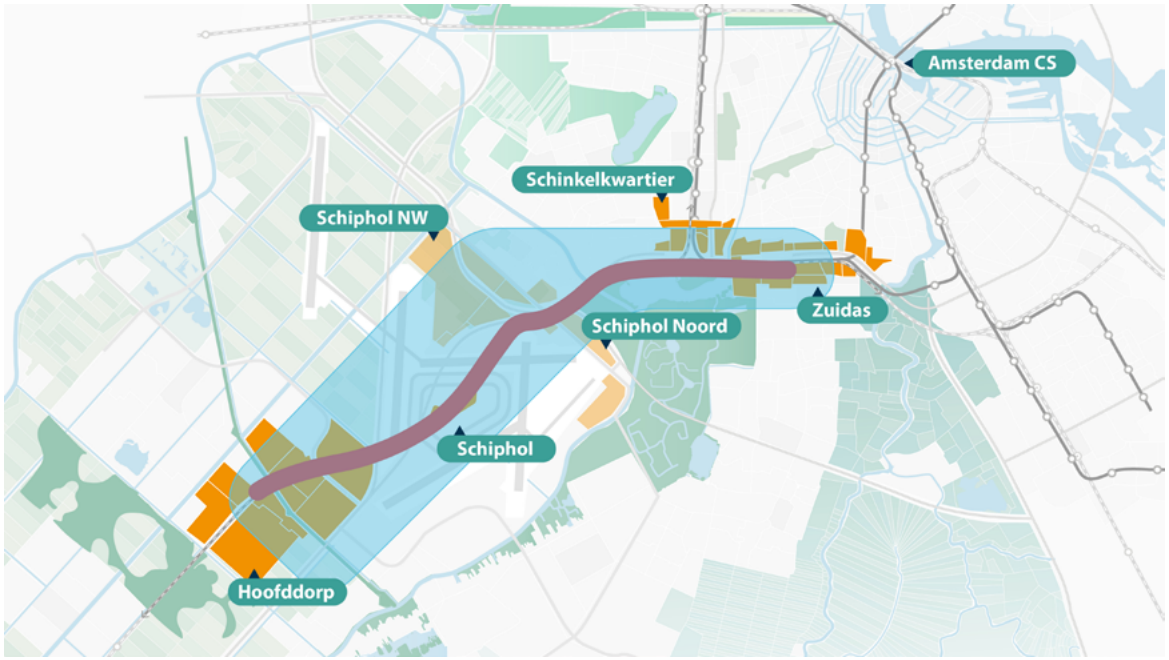
Het Rijk en de regio hebben een jaarlijks overleg om te praten over infrastructuurprojecten (BO MIRT). Tijdens dit overleg nam de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 11 november 2022 de beslissing om te starten met de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer. 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 voor de benodigde financiële dekking.

In het **startdocument OV-Verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer** is op hoofdlijnen een richting meegegeven voor de verkenning. De projectorganisatie heeft een projectplan voor de verkenning opgesteld, waarin de opdracht, de planning en benodigde financiële middelen zijn 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-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Dit voorkeursalternatief wordt in de besluitvormingsfase van de verkenning vastgesteld. Hiervoor worden oplossingsrichtingen onderzocht die zich primair richten op het oplossen van de nationale en internationale ov-bereikbaarheidsproblemen die er nu al zijn en die in de toekomst naar verwachting groter worden. Het onderzoek richt zich op:

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



Plangebied aan de (zuid)westkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp

Bij het onderzoeken van de mogelijke oplossingen is aandacht voor maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, werkgelegenheid, groen, klimaat, ecologie, milieu en energie. Duurzaamheid wordt hierbij als randvoorwaarde gezien.

Het doel van de verkenning is om genoeg informatie te krijgen zodat een 'bestuurlijke voorkeursbeslissing' genomen kan worden. Als deze genomen is, worden ook afspraken over het vervolgproces gemaakt.

1.2 De samenwerkende partijen

In het najaar van 2023 hebben 8 opdrachtgevers in een **samenwerkingsovereenkomst** afspraken vastgelegd over financiën, risico's en op welke wijze zij samenwerken tijdens de MIRT-verkenning. De 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.

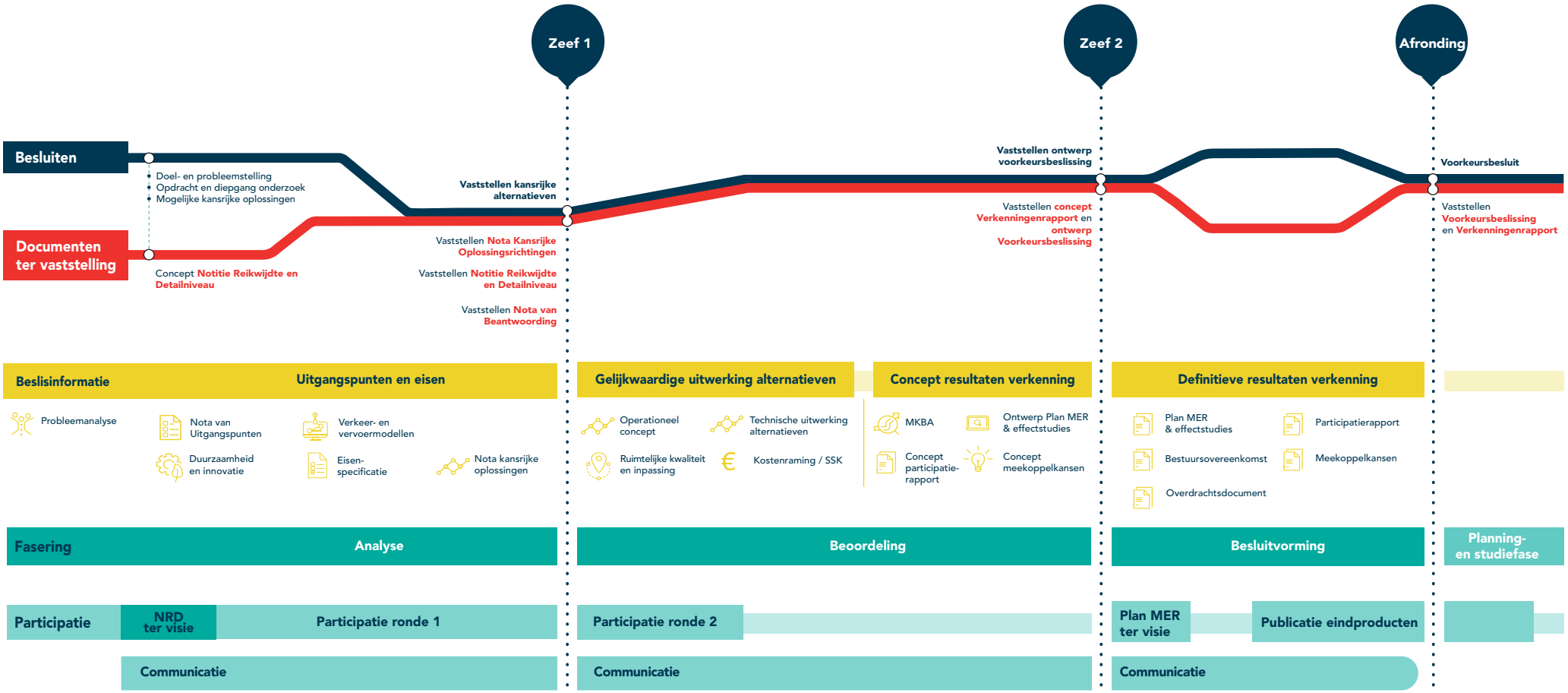
Daarnaast is een aantal adviserende partijen bij het project betrokken. Dit zijn ProRail, GVB, Connexxion, Rijkswaterstaat en Koninklijke Luchtvaart Maatschappij.

1.3 Hoofdonderdelen verkenning

De samenwerkende partijen maken tijdens de verkenning gebruik van een specifieke systematiek om de hoofdonderdelen te doorlopen; dit is de 'MIRT-systematiek'. De roadmap op de volgende pagina geeft inzicht in de hoofdonderdelen en de specifieke aandachtsgebieden die centraal staan in deze systematiek.



Roadmap OVAH - Verkenningsfase



de volgende halte is de toekomst

2 Managementsamenvatting

Scope



In de verslagperiode hebben geen wijzigingen in de projectscope plaatsgevonden.

Planning



In de verslagperiode heeft het project met het publiceren van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp-NRD) een belangrijke tussenmijlpaal bereikt.

Daarnaast heeft zich een aantal risico's voorgedaan die effect hebben op de beoogde planning. De projectorganisatie ziet dat de kans om de Verkenning in 2025 af te kunnen ronden, onder druk is komen te staan.

De projectorganisatie brengt de komende tijd in beeld op welke wijze de uitloop van de projectplanning zo veel mogelijk beperkt kan blijven. Het resultaat van dit onderzoek wordt dit najaar verwacht.

Financiën



Het uitlopen van de projectplanning heeft consequenties voor de projectkosten. Wat de gevolgen hiervan zijn, is onderdeel van het eerdergenoemde onderzoek naar het beperken van de uitloop op de planning.

Risico's



Er is een aantal risico's opgetreden die een negatieve impact hebben gehad op de projectplanning.

Kwaliteit & organisatie



De projectorganisatie is op sterkte. De adviesbureaus die de projectorganisatie ondersteunen zijn gecontracteerd en het besturen van het project functioneert als voorzien.

Omgeving & Communicatie



Er zijn verschillende informatiebijeenkomsten georganiseerd om de omgeving te informeren en te betrekken bij het project. De ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp-NRD) en de kennisgeving lagen in de periode van 27 maart tot en met 7 mei 2024 ter inzage om reacties uit de omgeving op te halen. Het omgevingsteam behandelt de ontvangen zienswijzen op de ontwerp-NRD.

Toelichting op de stoplichten:

- *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 Integrale onderzoeksopgave

3.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

In het eerste kwartaal van 2024 zijn de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp-NRD) en de kennisgeving afgerond. In de ontwerp-NRD staat welke milieueffecten die de OV-uitbreiding veroorzaken, onderzocht gaan worden – en tot welk detailniveau. Dit komt vervolgens in een milieueffectrapportage (MER) te staan.

De NRD zorgt voor transparantie en helpt bij het verkrijgen van draagvlak.

De ontwerp-NRD vormt de eerste stap in de MER-procedure, wat moet leiden tot een MER die breed gedragen wordt door de betrokken partijen, omwonenden en andere stakeholders. De vier bevoegde gezagen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en gemeente Amsterdam) hebben de ontwerp-NRD en de kennisgeving documenten medio maart 2024 vrijgegeven voor inspraak (**platformparticipatie.nl/ovamsterdam-haarlemmermeer**).

De ontwerp-NRD en de kennisgeving lagen in de periode van 27 maart tot en met 7 mei 2024 ter inzage (zowel online als een papieren versie op diverse locaties in Amsterdam, Hoofddorp, Den Haag en Haarlem). Het doel van deze inspraak was om zoveel mogelijk reacties uit de omgeving van het plangebied op te halen.

Om de omgeving te informeren over de inspraakperiode zijn drie informatiebijeenkomsten georganiseerd. In totaal zijn er 27 zienswijzen ingediend, 18 door particulieren en 9 door organisaties.

Daarnaast is er aan wettelijk adviseurs ruimte geboden om een advies te geven over de ontwerp-NRD. Dit was mogelijk tot 17 juni 2024. Er zijn 6 adviezen ingediend.

Tijdens de inspraakperiode is de Commissie mer geïnformeerd over de ontwerp-NRD. Zij zijn gevraagd te adviseren over welke informatie nodig is voor het milieueffectrapport. Op 21 mei 2024 ging de commissie op bezoek bij het OVAH-projectkantoor in Amsterdam en is een excursie gemaakt langs de verschillende tracés die

onderzocht worden; Bus Rapid Transit (BRT), het treinspoor en de metrolijnen. De commissie is gewezen op de belangrijkste knelpunten op de bezochte routes.

Op basis van de ontwerp-NRD, de ingebrachte zienswijzen en het locatiebezoek bracht de Commissie mer een advies uit. Dit advies is toegelicht in een adviesgesprek op 1 juli 2024. De Commissie mer adviseert het effect te onderzoeken op het gehele netwerk van een nieuwe bus-, metro- of treinverbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Het advies[1] is door de Commissie mer gepubliceerd in een persbericht (**commissiemer.nl**), dat op 9 juli 2024 is verspreid.

De meeste ingediende zienswijzen wijzen op aandachtspunten bij het uitvoeren van het verdere onderzoek, zoals effecten op de omgeving of veiligheidsaspecten. Ook zijn verzoeken ingediend om de mogelijkheid te onderzoeken voor extra haltes, een alternatief eindpunt of een ander verloop van een tracé. Deze punten worden – indien kansrijk – nader onderzocht. Het resultaat van dat onderzoek wordt opgenomen in de Nota van Beantwoording (NvB), de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) en de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

De verwachting is dat de NvB, de definitieve NRD en de NKO rond het einde van 2024 klaar zijn voor besluitvorming. De ingediende zienswijzen en adviezen geven naar verwachting geen aanleiding tot nieuw op te leveren rapportages.

3.2 Nota van Uitgangspunten

In de vorige fase van dit project is een 'uitgangspuntendocument' gemaakt, als onderdeel van de aanvraag voor het Nationaal Groeifonds. Hierin staan de uitgangspunten voor de situatie in het projectgebied in het prognosejaar (2040). Het gaat dan bijvoorbeeld om uitgangspunten voor de ruimtelijke invulling (wonen en werken), mobiliteitsnetwerken (OV, auto), prognoses voor de luchtvaart, discontovoet, prijspeilen en reistijdwaarderingen. Deze uitgangspunten vormen de basis voor (onder andere) prognoses voor de mobiliteitsvraag per vervoermiddel, de kosten- en exploitatieramingen en de MKBA. Ze vormden ook de basis voor de afwegingen die leidden tot de kansrijke projectalternatieven en het bestuurlijke voorkeursalternatief voor de metro (zoals benoemd in het startdocument). De komende periode worden de punten geactualiseerd en aangevuld met actuele beleidsthema's (zoals brede welvaart), in samenwerking met de projectpartners. Het resultaat komt te staan in de Nota van Uitgangspunten (NvU).

1 Commissie mer, Advies 3838, dd 9 juli 2024 (**Adviezen - Commissiemer.nl**)



4 Omgevingsmanagement en communicatie

4.1 De omgeving informeren

In de eerste helft van 2024 is het participatieplan opgesteld. Bij de publicatie van de definitieve NRD in het voorjaar 2025 wordt een publieksversie van het participatieplan gepubliceerd. Gebruikelijk is om het participatieplan te publiceren samen met de kennisgeving en ontwerp-NRD. Hiervan is afgeweken omdat er bij publicatie van de kennisgeving onvoldoende tijd was om het participatieplan op tijd af te ronden.

Ter voorbereiding op de publicatie en de inspraakmogelijkheid op de ontwerp-NRD is in het najaar 2023 een campagne van start gegaan, om omwonenden en belanghebbenden te informeren. In dat kader zijn in november 2023 informatieavonden georganiseerd. Daarnaast zijn individuele stakeholders bezocht om ze te informeren. Ook zijn kennismakingsgesprekken gevoerd met projecten die er zijn in het plangebied, ook wel raakvlakprojecten genoemd. Hiervoor is de samenwerking opgestart tussen de omgevingsmanagers van gemeente Haarlemmermeer, Zuidasdok, Schinkelkwartier en de MIRT Verkenning Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Van 27 maart tot en met 7 mei 2024 konden zienswijzen ingediend worden op de ontwerp-NRD. Op 9 en 11 april vonden informatiebijeenkomsten (zowel fysiek als digitaal) plaats. Het doel: geïnteresseerden informeren over het project en de tot dusver verrichte onderzoeken. Ook werd tijdens de bijeenkomsten uitgebreid uitleg gegeven hoe een zienswijze in te dienen is.

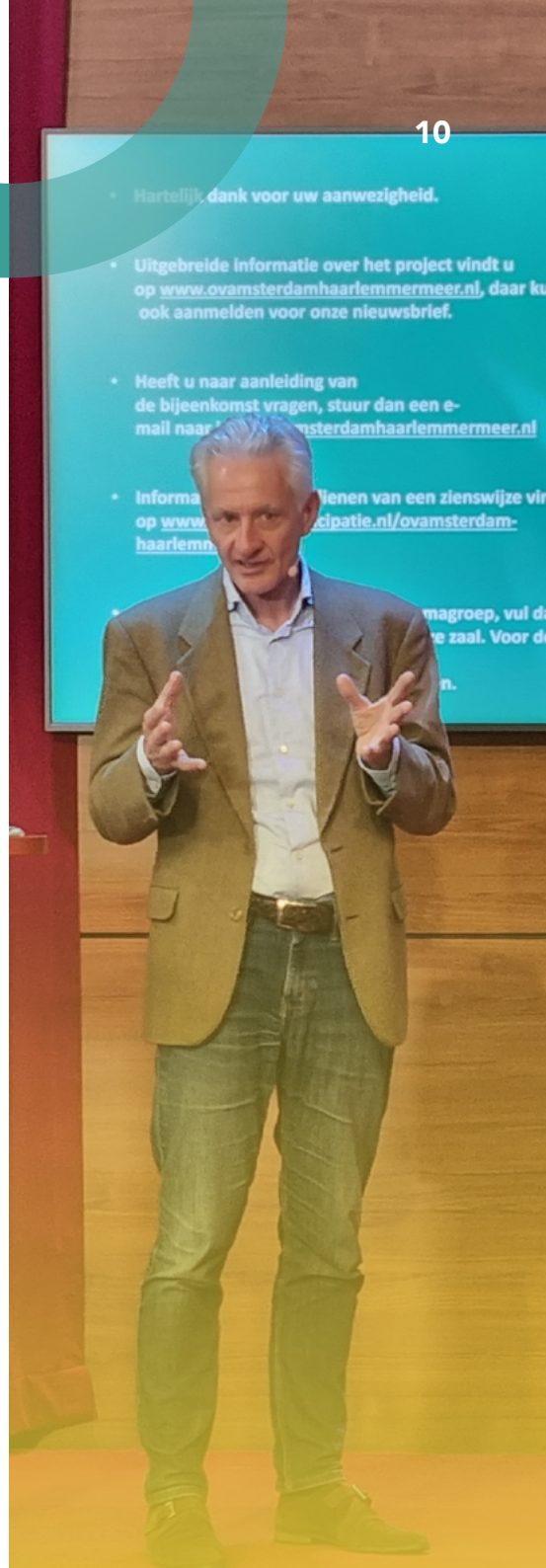
4.2 Ondersteunende communicatie

In het najaar van 2023 ging de website **ovamsterdamhaarlemmermeer.nl** live om het publiek te informeren over het project en de informatiebijeenkomsten. Vanaf de livegang was het mogelijk je aan te melden voor de (digitale) OVAH-nieuwsbrief. Vanaf maart 2024 vond actieve communicatie plaats ten behoeve van de informatiebijenkomsten op 9 en 11 april en de inspraakperiode voor de ontwerp-NRD.

Het OVAH-communicatieteam ondersteunde het Platform Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij het promoten van de inspraakcampagne van het ministerie. Daarvoor ontwikkelde het verschillende communicatiemiddelen, zoals content op de website Platform Participatie (**platformparticipatie.nl**), advertenties, social mediaberichten en een (digitale) nieuwsbrief. Het Participatieplatform treedt hierin op namens de vier bevoegde gezagen.

4.3 Het project in de media

Op Prinsjesdag 2023 werd bekend dat het kabinet heeft besloten een belangrijk deel van haar gereserveerde middelen voor het project inzet als dekking voor een rijksbrede bezuiniging. Rond Prinsjesdag 2023 kwam het project hierdoor regelmatig in het nieuws. In het hoofdlijnenakkoord 2024-2028 is het project OVAH als prioritair knelpunt benoemd.



5 Projectkaders

5.1 De projectscope

De scope van het project is vastgelegd in het Startdocument MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer. In de rapportageperiode hebben zich geen wijzigingen in de projectscope voorgedaan.

5.2 Projectplanning

In de verslagperiode heeft het project met het publiceren van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) een belangrijke tussenmijlpaal bereikt.

Daarnaast heeft zich een aantal risico's voorgedaan die effect hebben op de beoogde planning. De projectorganisatie ziet dat de kans om de verkenning in 2025 af te kunnen ronden, onder druk is komen te staan.

De projectorganisatie brengt de komende tijd in beeld op welke wijze de uitloop van de projectplanning zo veel mogelijk beperkt kan blijven. Het resultaat van dit onderzoek wordt dit najaar verwacht.

5.3 Financiën

Voor werkzaamheden die nodig zijn om de verkenning uit te voeren en te komen tot een voorkeursbeslissing is in de samenwerkingsovereenkomst afgesproken dat het Rijk een taakstellend budget beschikbaar stelt van € 33,6 miljoen (exclusief btw, prijspeil juli 2023). Dit bedrag is inmiddels geïndexeerd naar € 34,5 miljoen (prijspeil 2024). Tot en met de huidige verslagperiode is hiervan ongeveer € 3 miljoen uitgegeven.

5.4 Risico's

Voor het project wordt een overzicht bijgehouden van risico's die de voortgang of kwaliteit van het onderzoek kunnen beïnvloeden. Dit overzicht wordt periodiek met de betrokken partijen gedeeld. Het overzicht kan aan verandering onderhevig zijn en wordt daarom regelmatig bijgewerkt aan de hand van nieuwe inzichten. Binnen het project wordt dan ook actief gestuurd op de beheersing van de belangrijkste risico's.

In de verslagperiode zijn 3 risico's opgetreden. De periode van afstemming en goedkeuring in de project governance blijkt een langere doorlooptijd te hebben dan waarmee in de planning rekening was gehouden. Dit proces is inmiddels geëvalueerd, er zijn verbeteringen vastgesteld en de planning is hierop aangepast.

Verder was de doorlooptijd voor de toetsing en het advies van Commissie mer langer dan voorzien Dit kwam door beperkte capaciteit bij de Commissie mer. In de planning is hier voor toekomstige afstemmingen rekening mee gehouden. Tenslotte hebben de adviesbureaus, na hun contractering dit voorjaar, advies gegeven over de projectplanning. Op basis van hun ervaring hebben zij een oordeel gegeven op de doorlooptijden waarvan is uitgegaan. Dit heeft niet geleid tot grote wijzigingen, maar wel tot het aanpassen van de planning voor de ontwerpwerkzaamheden.

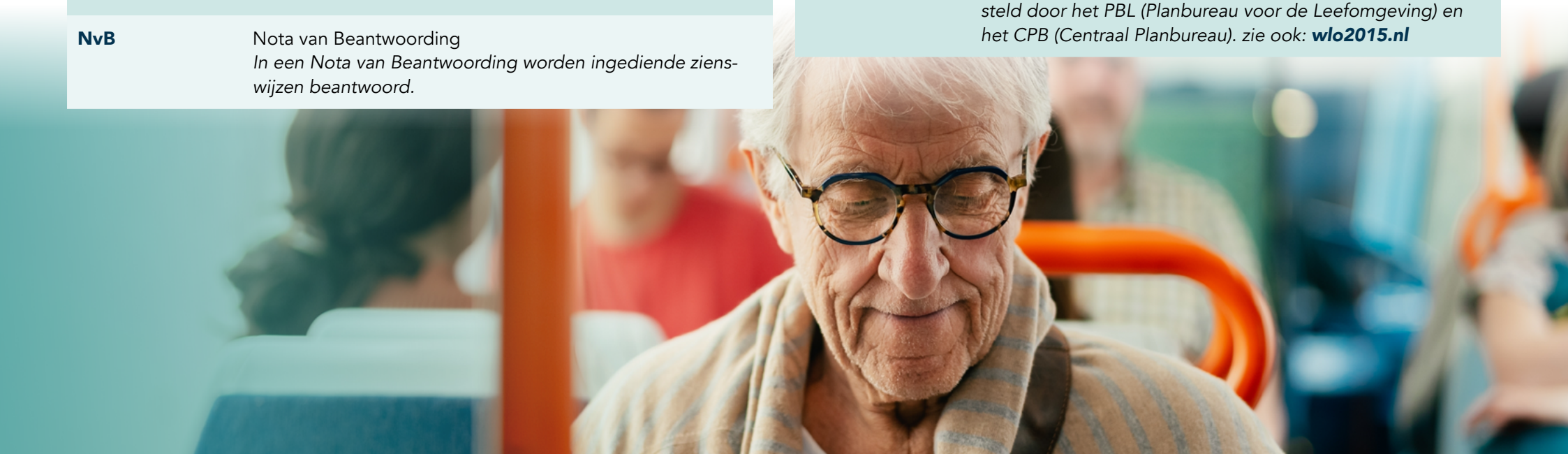
Enkele belangrijkste risico's die momenteel in beeld zijn hebben betrekking op de zienswijzen en de besluitvorming. Als het aantal of de complexiteit van de zienswijzen veel omvangrijker of complexer is dan is aangenomen, kan dat ervoor zorgen dat mijlpalen niet gehaald worden. Er is dan meer tijd nodig is om alle reacties op een goede manier te beantwoorden.

Dit risico doet zich voor bij de inspraak op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (voorjaar 2024) en op de ontwerp voorkeursbeslissing, inclusief onderzoeksresultaten (najaar 2025). Daarnaast vormt de tijdige besluitvorming tussen de verschillende betrokken partijen een risico. De samenwerking bestaat uit veel partijen die verschillende belangen kunnen hebben en/of anders naar mogelijke oplossingen kijken. Daarom is het zaak om de discussie en uiteindelijk de besluitvorming over de resultaten van het onderzoek goed voor te bereiden. Zo moet voorkomen worden dat de beoogde mijlpaaldata niet gehaald worden.

Bijlage

Verklarende lijst van gebruikte afkortingen

BRT	Bus Rapid Transit (snelle buslijn)
MKBA	**Maatschappelijke Kosten Baten Analyse**
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, zie ook **rijksoverheid.nl** *Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijke domein, zoals wegen en bruggen.*
NKO	Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau *Tijdens de MIRT verkenning moet een milieueffectrapport worden gemaakt. Hoe we de milieueffectrapportage gaan uitvoeren, staat beschreven in de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau*
NvB	Nota van Beantwoording *In een Nota van Beantwoording worden ingediende zienswijzen beantwoord.*
NvU	Nota van Uitgangspunten *In een Nota van Uitgangspunten staan de kaders en uitgangspunten voor het eindproduct.*
OV	Openbaar vervoer
OVAH	Project MIRT verkenning OV-Amsterdam-Haarlemmermeer
ROK	Raamovereenkomst
TKP	Techniek Kosten en Planning
VTW	Verzoek Tot Wijziging
WLO – scenario's	Scenario's voor de Welvaart en Leefomgeving *Dit is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. De WLO is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). zie ook:* ***wlo2015.nl***



Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

SADC

connexxion

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM



De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord- Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen. 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/02235

September 2024

www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl