Halfjaar-rapportage

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer

Juli - december 2024



ov - verbinding
amsterdam
haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1 Inleiding
pagina 4

2 Managementsamenvatting
pagina 6

3 Onderzoeksopgave
pagina 7

4 Omgevingsmanagement en communicatie
pagina 11

5 Projectkaders
pagina 14



Voorwoord

Voor je ligt de tweede halfjaarrapportage 2024 van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH). In dit project werken overheden, eigenaren van publieke en private infrastructuur, concessieverleners, vervoerders, de projectorganisatie en diverse adviesbureaus samen.

Doel van het project is om te onderzoeken wat de beste oplossing is voor de knelpunten in het openbaar vervoer in de regio Amsterdam - Haarlemmermeer. De resultaten van dit onderzoek leiden tot een voorkeursbeslissing voor een nieuwe OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Met een nieuwe verbinding ontstaat meer ruimte voor (inter)nationale spoorverbindingen.

Duizenden mensen die in dit gebied wonen, werken, studeren of op reis zijn, maken elke dag gebruik van het uitgebreide OV-netwerk. In de toekomst zal het aantal OV-reizigers verder toenemen; als gevolg van woningbouw, werkgelegenheidsgroei en een veelzijdig aanbod van onderwijs-, sport- en culturele instellingen. Om ervoor te zorgen dat de reizigers het OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto blijven vinden, zijn investeringen in het OV nodig.

In deze rapportage lees je over de voortgang die is gemaakt in de analytische fase van ons onderzoek, gedurende de periode juli – december 2024. In deze fase is gewerkt aan het verwachte toekomstbeeld, het inzichtelijk maken van mogelijke oplossingsrichtingen en welke hiervan kansrijk zijn voor het verdere onderzoek. Daarnaast laten we zien hoe de omgeving (via inspraak en participatie) bij het project betrokken is, wat dit opleverde en hoe dat verder in het onderzoek en de besluitvorming wordt meegenomen.

Namens deze brede samenwerking wensen wij je veel leesplezier.

Projectorganisatie OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer



1. Inleiding

Het Rijk en de regio hebben jaarlijks een bestuurlijk overleg (BO MIRT) om af te stemmen over infrastructuurprojecten. Tijdens het Bestuurlijk Overleg in het najaar van 2022 nam de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de beslissing om te starten met de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Hierbij is het projectalternatief 'verlengen Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp met een tracé via Schiphol Noordwest' vastgesteld als meest voor de hand liggende optie en als uitgangspunt voor de benodigde financiële dekking.

In het startdocument van de verkenning van oktober 2022 is op hoofdlijnen een richting meegegeven voor de verkenning. De projectorganisatie heeft hierop een projectplan voor de verkenning opgesteld. Hierin zijn de opdracht, planning en benodigde financiële middelen vastgelegd. Dit projectplan is goedgekeurd door de opdrachtgevers en vormt de basis van de afspraken die staan in de samenwerkingsovereenkomst tussen partijen. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2024 hebben Rijk en regio een hernieuwde planning afgesproken. Op basis van deze nieuwe planning verwachten partijen eind 2026 de verkenning af te kunnen ronden.

1.1 Projectdoel

Het doel van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is te komen tot één voorkeursalternatief voor een OV-verbinding aan de zuidwestkant van Amsterdam. Dit voorkeursalternatief wordt vastgesteld in de besluitvormingsfase van de verkenning. Hiervoor wordt in de eerste plaats onderzoek gedaan naar oplossingsrichtingen 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 Schipholspoortunnel om daarmee het landelijk spoornetwerk volgens OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken;
- Het verminderen van de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid;
- Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid voor nieuwe woon- en werklocaties;
- Intensivering van het internationaal treinverkeer.

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

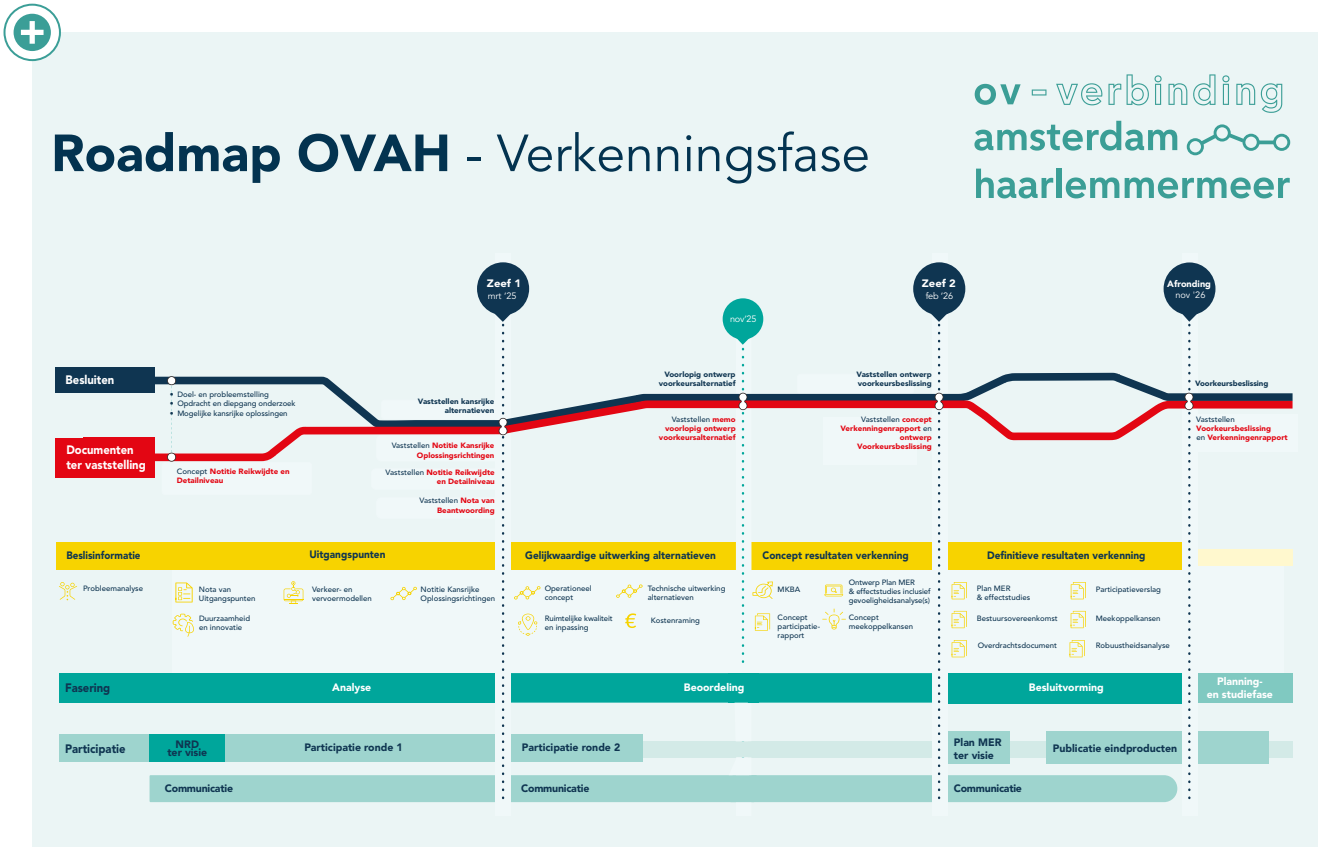
Het doel van de verkenning is om genoeg informatie te krijgen zodat een 'bestuurlijke voorkeursbeslissing' genomen kan worden. Als deze genomen is, worden ook afspraken over het vervolgproces gemaakt.

1.2 De samenwerkende partijen

In het najaar van 2023 legden 8 opdrachtgevers in een samenwerkingsovereenkomst afspraken vast over financiën, risico's en op welke wijze zij samenwerken in deze MIRT-verkenning. Deze samenwerkingsovereenkomst is op 29 januari 2024 gepubliceerd in de Staatscourant. De opdrachtgevende partijen zijn: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Nederlandse Spoorwegen, Schiphol en de Schiphol Area Development Company. Daarnaast is een aantal adviserende partijen bij het project betrokken. Dit zijn ProRail, GVB, Transdev, Rijkswaterstaat en KLM.

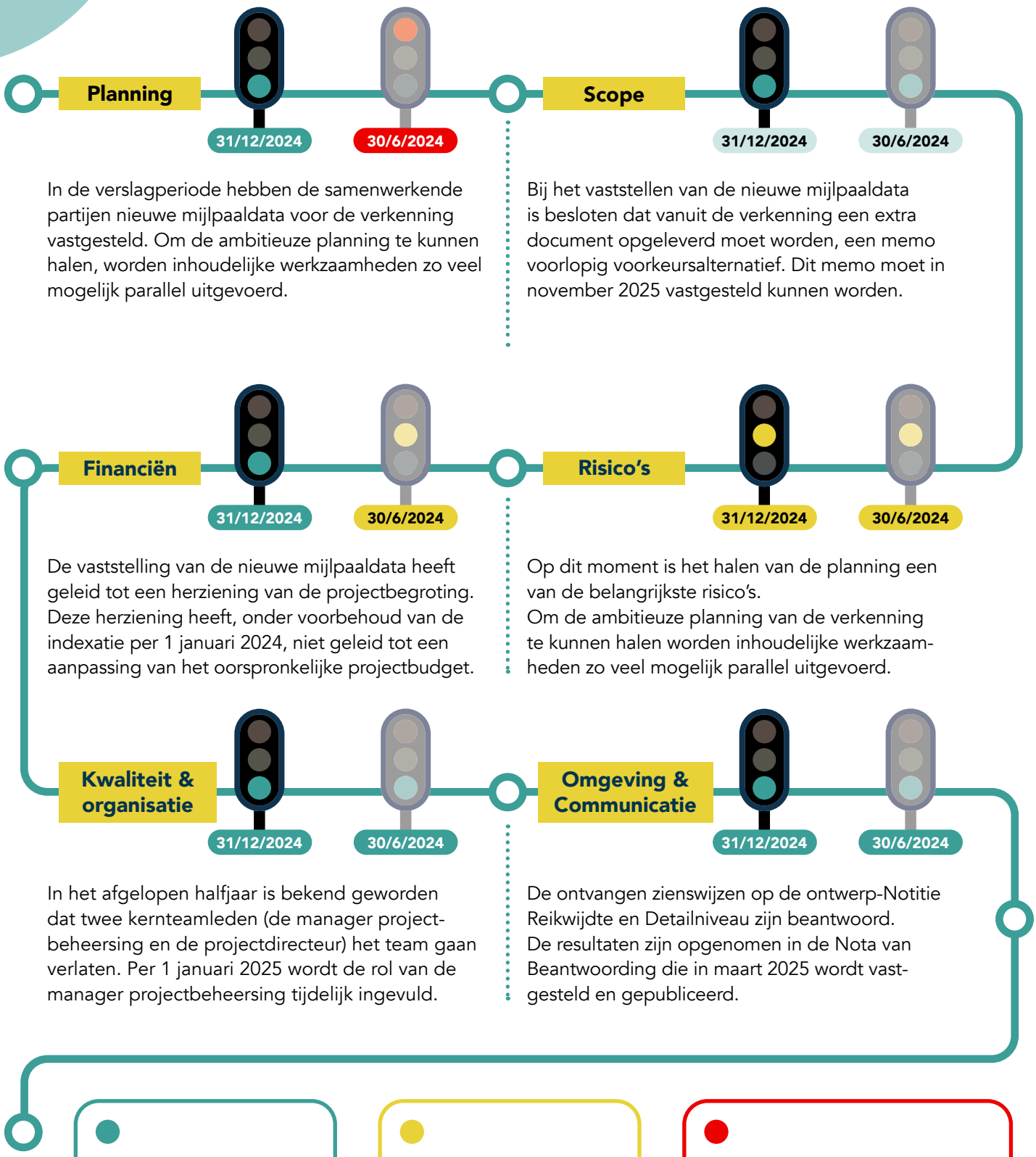
1.3 Hoofdonderdelen verkenning

De samenwerkende partijen maken tijdens de verkenning gebruik van een specifieke manier van werken om de hoofdonderdelen te doorlopen; dit is de 'MIRT-systematiek'. De routekaart (roadmap) hieronder geeft inzicht in de hoofdonderdelen en de specifieke aandachtsgebieden die centraal staan in deze systematiek tijdens de verkenning.



Figuur 1 Roadmap OVAH - Verkenningsfase

2. Managementsamenvatting





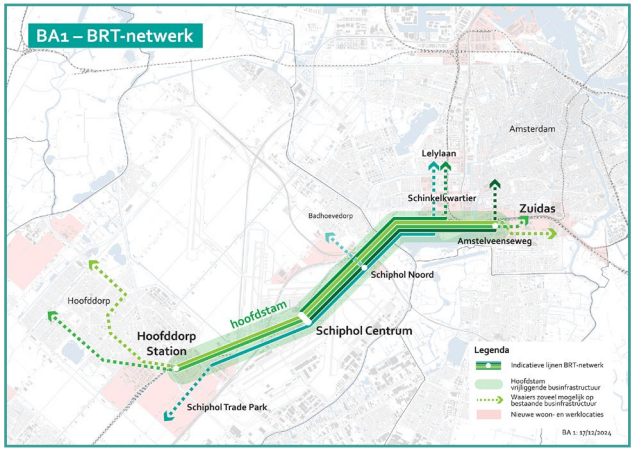
3. Onderzoeksopgave

Vijf basisalternatieven

In de tweede helft van 2024 zijn de ingebrachte zienswijzen op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau beoordeeld. Overheidsinstanties, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren droegen aanpassingen en/of aanvullingen aan op de inhoud van de ontwerp-NRD. Deze zijn beoordeeld en getoetst op kansrijkheid. Dit heeft geleid tot vijf (deels nieuwe) basisalternatieven.

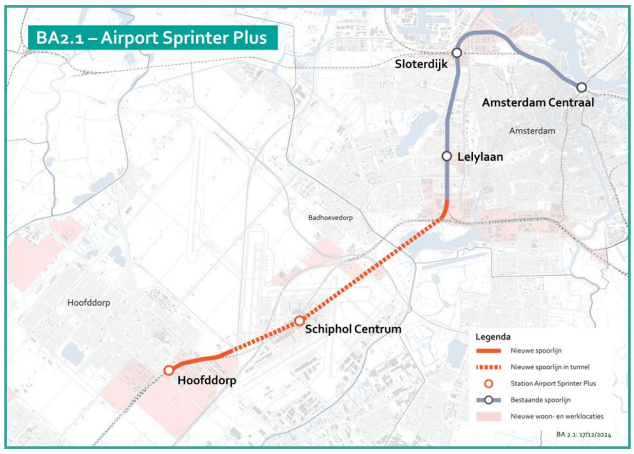
In de tabel hieronder staan de vijf basisalternatieven, die worden voorgesteld om in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning en in het plan-MER verder te onderzoeken. In het bestuurlijk overleg van maart 2025 wordt hierover een definitieve beslissing genomen. Hoe de trajecten kunnen gaan lopen, is weergegeven op de afbeeldingen onder de tabel.

Tabel 1 Overzicht voorgestelde basisalternatieven om verder te onderzoeken in de beoordelingsfase



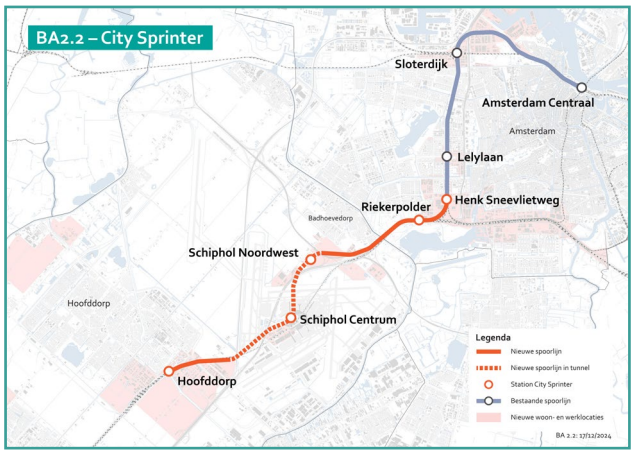
BRT-netwerk

Nieuw netwerk voor een snelle busverbinding (Bus Rapid Transit, BRT) via één gedeelde stamlijn, uitwaaierend naar meerdere bestemmingen.



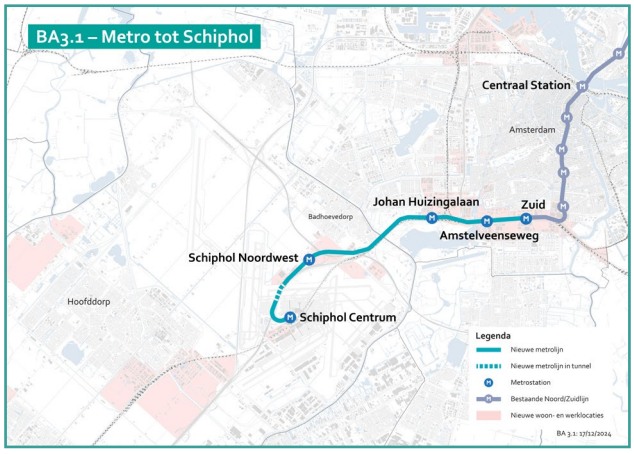
AirportSprinter Plus

Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (Airport Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum.



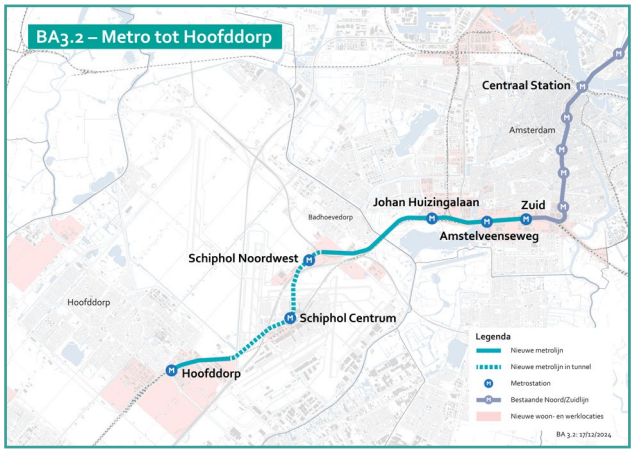
City Sprinter

Nieuwe treininfrastructuur voor een verbinding met vaak rijdende treinen (City Sprinters) tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds).



Metro tot Schiphol

Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds).



Metro tot Hoofddorp

Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp.



Interview

In gesprek met Bram en Wim over de technische onderzoeken

Wim Kranenburg – manager techniek & exploitatie projectorganisatie OVAH
en
Bram van Mol – manager techniek & exploitatie van IB-1 (combinatie Arcadis, Antea Group, PosadMaxwan, TwynstraGudde)

Een MIRT-verkenning draait om het onderzoeken van geschikte 'alternatieven', in dit geval bus, trein en metro. Hierbij komen verschillende complexe technische vraagstukken naar voren. Om hier wat meer over te weten te komen, gingen we in gesprek met Wim en Bram.

Wat moet er onderzocht worden om een nieuwe OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer aan te kunnen leggen?

Wim: "Ten eerste onderzoeken we of we de verbindingen ingepast krijgen. Dus kan het traject voor een bus, trein of metro volgens de geldende richtlijnen en normen ingepast worden in de ruimte die beschikbaar is? Ten tweede moet onderzocht worden wat de effecten zijn van zo'n OV-verbinding op de omgeving. Bij techniek en exploitatie richten we ons op de eerste vraag. De effecten op de omgeving worden met een uitgebreide milieueffectrapportage onderzocht."

Bram: "Past het, mag het en gaan mensen er straks ook daadwerkelijk gebruik van maken. Dat is in feite waar een MIRT-verkenning op neerkomt."

Naast het gebruikelijke werk in de analytische fase worden er ook nog verdiepende onderzoeken uitgevoerd. Wat is daar de achterliggende gedachte van?

Bram: "Om zeker te weten dat onze ontwerpen ook daadwerkelijk kunnen worden gebouwd, heb je op sommige plekken in het tracé net iets meer informatie nodig dan op andere plekken. Daarvoor komen die verdiepende studies goed van pas. Een mooi voorbeeld is een boortunnel dwars onder Schiphol. Dat is zo bedacht en op papier gezet voor meerdere ontwerpen, maar kán het ook echt - en wat zijn daar de eventuele aandachtspunten bij?"

Wim: "Het laatste wat je wil, is in een latere fase verrast worden. Dus daar waar de risico's groot zijn, doen we verdiepend onderzoek."



Er worden nu vijf verschillende OV-verbindingen ontworpen. Hoe weet je nu wat uiteindelijk het beste alternatief is?

Bram: "Dat is het gevolg van een uitgebreid onderzoekstraject en komt uiteindelijk allemaal samen in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Dat is als het ware één uitgebreide analyse die alle plussen en minnen van alle alternatieven op verschillende gebieden tegen elkaar afweegt. Denk aan kosten, duurzaamheid, milieueffecten, bereikbaarheid en nog veel meer.

Wat zijn de grootste technische uitdagingen voor dit project?

Bram: "We zijn in sneltreinvaart vijf alternatieven in een volle binnenstedelijke omgeving aan het vergelijken en uitwerken. Dit brengt elke week nieuwe uitdagingen op ons pad. Maar een van de grootste uitdagingen voor het onderzoek bij een aantal ontwerpen is toch wel een nieuw ondergronds station bouwen onder Schiphol zonder al te veel hinder te veroorzaken voor alles wat daar al plaatsvindt. Ook de Schinkel oversteken is een flinke puzzel. Daar is zo weinig ruimte, dat het voelt alsof je op een postzegel aan het ontwerpen bent."

Wim: "Een ander aandachtspunt is de Stelling van Amsterdam, een oude verdedigingslinie gelegen rondom Amsterdam. Deze maakt onderdeel uit van het UNESCO-werelderfgoed. Hier kunnen we natuurlijk niet zomaar doorheen gaan. Daarnaast is er een aantal raakvlakprojecten. Denk aan de werkzaamheden bij Zuidasdok waar we voortdurend rekening mee moeten houden. Genoeg uitdagingen dus."

Door welke infraprojecten in binnen- of buitenland worden jullie geïnspireerd voor dit project?

Bram: "Dat zijn er meerdere. In de ontwerpen van deze OV-verbinding staan zaken die nog nooit eerder in Nederland zijn gedaan, zoals stations op grote diepte. Daarom kijken we bijvoorbeeld naar Stockholm, waar ze een soortgelijk station - diep ondergronds. ontwerpen. Maar we bestuderen ook stations in Londen en Barcelona. Op deze manier kunnen we aantonen dat de dingen die we nu voorstellen ook echt mogelijk zijn."

Wim: "Daarnaast nemen we de geleerde lessen van de Noord/Zuidlijn ook mee. Zo wordt binnen het OVAH-project heel bewust onafhankelijke tegenspraak georganiseerd. Dit doen we met onze adviseurs van AS Connect (combinatie Arup, Sweco) maar dit kunnen ook externe deskundigen zijn. Veel van het werk dat we doen tijdens de verkenning wordt door hen getoetst met als doel om ons verhaal zo sterk mogelijk te maken."

Willen jullie tot slot nog iets kwijt?

Wim: "Ik wil nog benadrukken dat we heel blij zijn met de samenwerking tussen onze projectorganisatie, de dertien projectpartners en de adviesbureaus. We hebben het traject van de technische uitwerking echt met elkaar gedaan. Iedereen weet elkaar naadloos te vinden."

Bram: "Daar sluit ik me volledig bij aan. Sterker nog, als je me vraagt wat dit project zo bijzonder maakt, dan is dat voor mij de hechte samenwerking met alle betrokken partijen."



4. Omgevingsmanagement & Communicatie

4.1 Algemeen

In het eerste deel van de verslagperiode lag de focus op het opstellen van de communicatiestrategie. Deze strategie volgt uit het OVAH-projectplan en sluit aan op het strategisch omgevingsmanagementplan, het participatieplan en de stakeholdersanalyse. Vervolgens is gestart met het opstellen van het uitvoeringsplan participatie en het uitvoeringsplan communicatie. Deze plannen richten zich op activiteiten tijdens de analytische- en de beoordelingsfase, in: de periode september 2024 – juni 2025.

4.2 Omgeving

Als projectorganisatie vinden we het belangrijk om in contact te zijn met de mensen die in het plangebied wonen, reizen en werken. Zij zijn immers de eindgebruikers van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Daarom is onze omgevingsmanager Eva Dijkema voortdurend in gesprek met inwoners, reizigers en bedrijven in het plangebied. Hoe kijken zij aan tegen een nieuwe ov-verbinding? Wat vinden zij belangrijk?

Dit keer geven we verslag van de inzichten die zijn opgedaan uit een gesprek met de Dorpsraad Badhoevedorp, een dorp dat midden in het plangebied ligt. De volgende zaken kwamen naar voren:

- De OV-bereikbaarheid in Badhoevedorp neemt steeds verder af. Daardoor zijn steeds meer inwoners auto-afhankelijk.
- Er zijn zorgen over wat de komst van een nieuwe OV-verbinding betekent voor het lokale OV. Gaat dit dan niet nog verder verschralen?
- Bewoners zouden graag een halte krijgen in de buurt van Badhoevedorp. Hierover hebben zij ook concrete zienswijzen ingediend.

Deze opgedane inzichten worden meegenomen in het verdere onderzoek naar de vijf kansrijke basisalternatieven.

Interview

In gesprek met Eva over participatie

Eva Dijkema – omgevingsmanager project-organisatie OVAH

Wat is er in de afgelopen periode gedaan op het gebied van participatie?

Eva: "Tijdens de verslagperiode is in het kader van informele participatie een klankbordgroepbijeenkomst en een online talkshow georganiseerd.

De klankbordgroepbijeenkomst vond plaats in Wijkcentrum De Nieuwe Silo in Hoofddorp. Dit was een besloten bijeenkomst voor degenen die een zienswijze hadden ingediend of hadden aangegeven deel te willen uitmaken van de klankbordgroep. Van de genodigden namen uiteindelijk 12 personen deel. Zij werden geïnformeerd over de laatste stand van zaken rond het project."



Eva Dijkema – omgevingsmanager project-organisatie OVAH

Kun je ons iets meer vertellen over de talkshow die is georganiseerd?

Eva: "In de eerste week van december werd de eerste live talkshow OVER OVAH uitgezonden via het YouTube-kanaal van OVAH. Tijdens deze uitzending gingen Lars Wouters (projectdirecteur), Marnix Overbeke (GVB), Wouter Bakker (Transdev) en Niels Herber (NS) met elkaar in gesprek over de doelstellingen van het project en de drie OV-systemen: bus, trein en metro. De live uitzending trok ruim 100 kijkers, die via de online tool Mentimeter actief konden deelnemen en vragen konden stellen via WhatsApp. Later is de uitzending nog veelvuldig bekeken. De uitzending is terug te zien via het OVAH YouTube-kanaal en de OVAH-website."

Waar wordt nu aan gewerkt?

Eva: "Ter afronding van de analytische fase in het eerste kwartaal van 2025 wordt momenteel gewerkt aan het participatieverslag. De beoordeling van dit verslag heeft plaatsgevonden en het definitieve verslag is voor eind 2024 klaar voor besluitvorming. Het participatieplan is inmiddels in een publieksvriendelijke vorm gegoten en wordt na vaststelling gepubliceerd, samen met de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO), de Nota van Beantwoording (NvB) en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)."

Hoe ziet het participatietraject voor 2025 eruit?

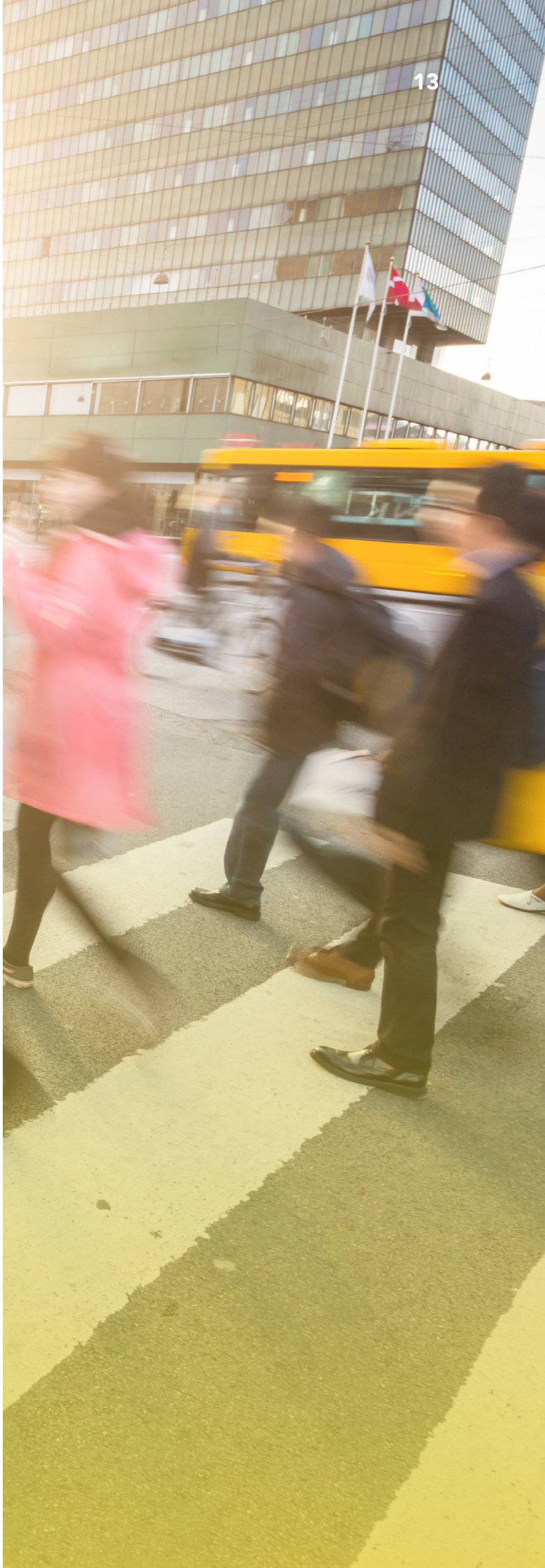
Eva: "In 2025 begint de beoordelingsfase van het project. In deze fase worden de vijf kansrijke oplossingsrichtingen verder technisch uitgewerkt. Ook worden ze in relatie tot doelbereik, milieueffecten, maatschappelijke kosten-batenanalyse en draagvlak tegen elkaar afgewogen. Tijdens deze fase zijn er weer verschillende participatiemogelijkheden. Zo kun je op verscheidene plekken (zoals scholen en stations in het plangebied) met ons in gesprek gaan. Verder organiseren we klankbordgroepen/themasessies en online talkshows. Informatie hierover komt op onze website te staan."

4.3 Communicatie

De website is nu het centrale communicatiemiddel voor het project. Je vindt hier alle informatie over onder andere het project zelf, de planning en wie de opdrachtgevers zijn. Alle rapporten en onderzoeken staan nu ook op de website

Om het project meer een gezicht te geven, vertellen de projectmedewerkers zelf het verhaal over de MIRT-verkenning. Zo leer je de mensen achter project ook wat beter kennen. De website wordt up to date gehouden met nieuwe ontwikkelingen en nieuws over het project.

Ook de digitale nieuwsbrief heeft een nieuwe uitstraling gekregen. Inmiddels hebben ruim 450 mensen zich aangemeld voor de nieuwsbrief. Met interviews, nieuwsberichten en berichten via ons social mediakanaal houden we iedereen op de hoogte over de voortgang van het project, de participatieactiviteiten en de OVAH-rapportages.





5. Projectkaders

5.1 De projectscope

In de verslagperiode hebben de samenwerkende partijen nieuwe mijlpaaldata voor de verkenning vastgesteld. Daarbij is besloten dat de scope van de verkenning uitgebreid wordt met een memo voorlopig voorkeursalternatief, dat in november 2025 vastgesteld kan worden Met het besluit geldt er een nieuw uitgangspunt waarop het project wordt gestuurd.

5.2 Projectplanning

Met de vaststelling van de nieuwe mijlpaaldata is de verwachting dat de verkenning eind 2026 wordt afgerond met een voorkeursbeslissing. De nieuwe mijlpaaldata zijn: Vaststellen kansrijke alternatieven (zeef 1) – maart 2025; Vaststellen ontwerp voorkeursbeslissing (zeef 2) – februari 2026; Voorkeursbesluit – november 2026. De nieuwe mijlpaaldata zijn ook opgenomen in de roadmap (routekaart) van OVAH voor de verkenningsfase (figuur 1, pagina 5) in deze rapportage.

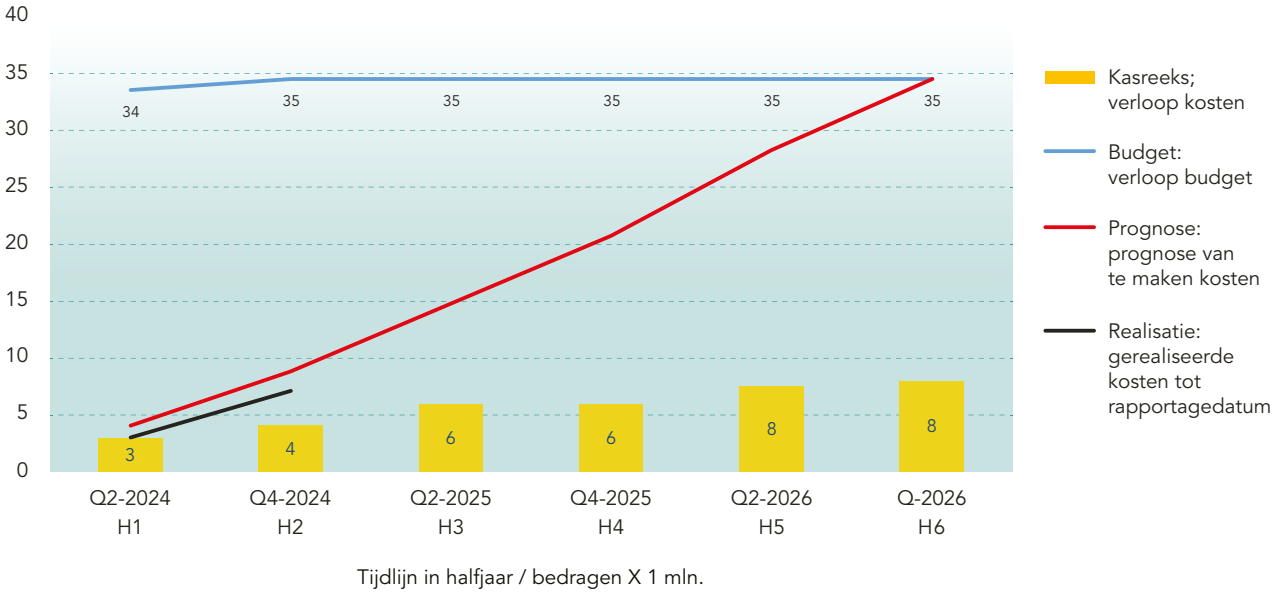
5.3 Financiën

De vaststelling van de nieuwe mijlpaaldata heeft geleid tot een herziening van de projectbegroting. Deze herziening heeft, onder voorbehoud van de prijsindexatie per 1 januari 2024, niet geleid tot een aanpassing van het oorspronkelijke projectbudget.

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 voor ongeveer € 8,3 miljoen aan verplichtingen aangegaan. De huidige verwachting is dat het project binnen het taakstellend budget kan worden voltooid.

Project OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	Origineel budget	Toe-voegingen	Actueel project-budget	Aangegane verplicht-ingen	Gerealiseerde kosten	Nog te contrac-teren	Prognose Einde Werk	Resul-taat
			pp 2024				pp 2024	
Actuele standen	33.600.000	942.647	34.542.647	9.020.876	7.091.066	25.521.771	34.542.647	0
Totaal	**33.600.000**	**942.647**	**34.542.647**	**9.020.876**	**7.091.066**	**25.521.771**	**34.542.647**	**0**

Tabel 1: Overzicht financiële stand van zaken OVAH



Figuur 2: Financiële stand van zaken OVAH

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.

Op dit moment is het halen van de planning een van de belangrijkste risico's. Om de ambitieuze planning van de verkenning te kunnen halen worden inhoudelijke werkzaamheden zo veel mogelijk parallel uitgevoerd. Om te voorkomen dat werk opnieuw moet worden gedaan, vindt continu interne afstemming plaats over de voortgang van de lopende onderzoeken en de onderlinge raakvlakken.

Een ander risico dat we momenteel zien, betreft de verschillende personele wijzigingen in het project. De manager projectbeheersing verlaat het project per januari 2025. Deze functie wordt vanaf die datum tijdelijk ingevuld tot een permante opvolger is gevonden. Daarnaast zal de projectdirecteur het project in dezelfde maand eveneens verlaten. De selectieprocedure voor een opvolger is gestart. Daarnaast stelt de Vervoerregio Amsterdam per januari 2025 een nieuwe Ambtelijk Opdrachtgever aan. Het behouden van kennis binnen de project-organisatie is met deze gelijktijdige personele wisselingen een belangrijk aandachtspunt voor de komende periode.

Voor het komend halfjaar is het van belang om het risicodossier te herijken met de nieuwe manager projectbeheersing en de nieuwe projectdirecteur. Daarbij is afstemming met de (deels nieuwe) ambtelijk opdrachtgevers ook wenselijk zodat de risicoverdeling tussen beide partijen helder en transparant is en de risico's in een goede samenwerking worden beheerst.

Aan dit project werken mee

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervoerregio Amsterdam

sadc

transdev
the mobility company

GVB

Schiphol Group

Gemeente Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

ProRail

KLM

ov - verbinding
amsterdam
haarlemmermeer

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

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Documentnummer: OVAH/04064
31 december 2024

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl