1e halfjaar-rapportage



MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Rapportage over de periode juni 2023 tot en met december 2024

MIRT-verkenning
OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum

Inhoud

1. Inleiding 3

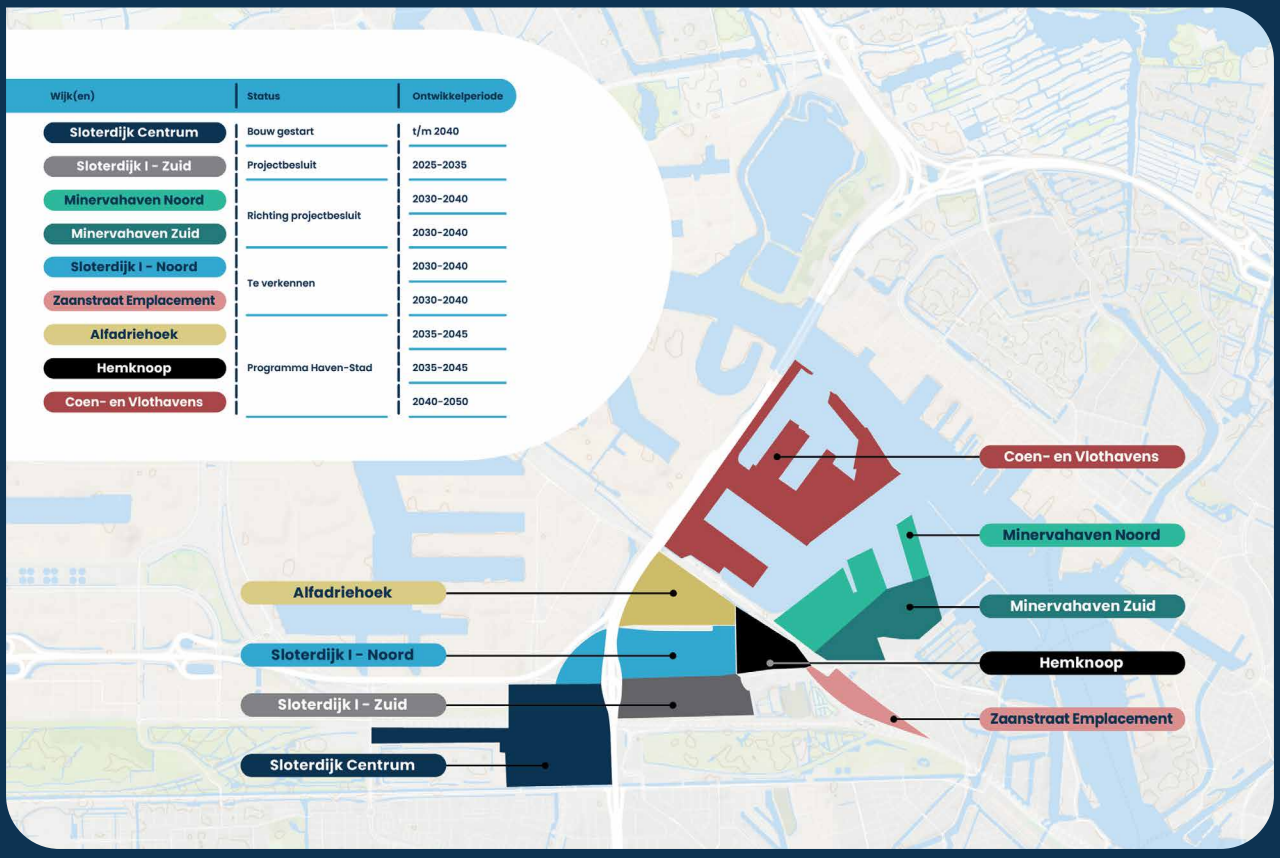
2. Wat hebben we bereikt? 6

3. Vooruitblik komend half jaar 10

4. Projectkaders 11

1. Inleiding

Dit is de eerste halfjaarrapportage van de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA). Eenmalig bestrijkt de halfjaarrapportage een langere periode. In deze rapportage wordt teruggeblikt op de voortgang van het project over de periode vanaf de startbeslissing van de MIRT-verkenning in juni 2023 tot en met december 2024. Daarnaast wordt een half jaar vooruitgekeken.



1.1 De opgave

De locatie Haven-Stad in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is aangewezen als één van de belangrijkste woningbouwlocaties in Nederland. In dit nieuwe stadsgebied is plaats voor 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Het duurt tot na 2050 totdat Haven-Stad helemaal klaar is. Dit vraagt om een integrale benadering van de ontsluiting in dit deel van de stad, en van dit deel van de stad naar de rest van de regio en het land. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid voor Haven-Stad (met de relatief hoge dichtheid) te kunnen garanderen, moet het autoverkeer worden beheerst.

Het huidige OV-netwerk in de MRA staat momenteel op verschillende onderdelen al onder druk. Overvolle bussen, trams, treinen en metro's en toenemende onbetrouwbaarheid zijn daarvan het gevolg. Daarnaast zorgen bevolkingsgroei, de verstedelijkingsopgave en internationaal treinverkeer de komende periode naar verwachting voor een forse toename van het aantal reizigers.

Te hoge aantallen overstappende reizigers kunnen leiden tot veiligheids- en comfortproblemen en toe-

genomen reistijden. Om dit op te vangen worden nu al aanpassingen gedaan op stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Naast de ontwikkeling van Haven-Stad, worden ook op andere plekken in Amsterdam woningen bijgebouwd. Verwacht wordt dat de transferdruk hierdoor toeneemt, zowel op station Amsterdam Sloterdijk als op Amsterdam Centraal. Ook het gebruik van trein, bus, tram en metro zal toenemen. De huidige problemen van het OV worden – zelfs zonder rekening te houden met de volledige ontwikkeling van Haven-Stad – in de toekomst alleen maar groter.

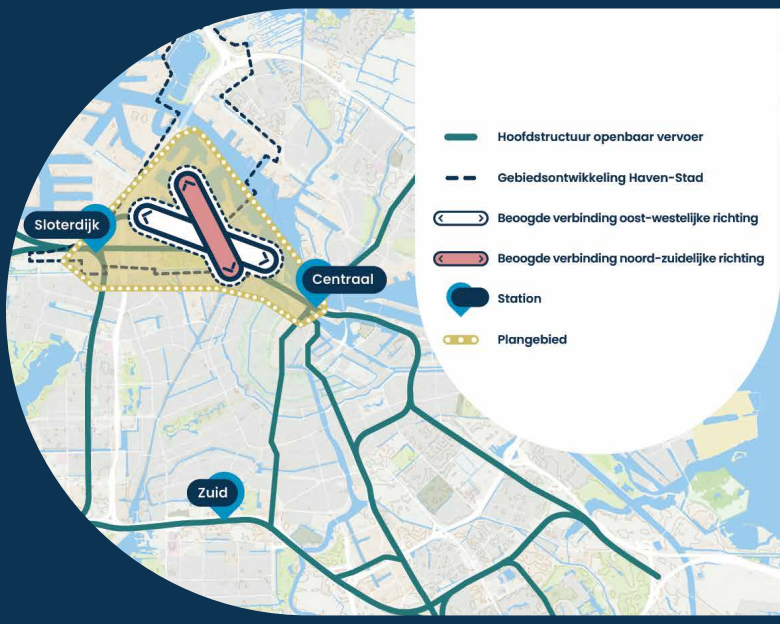
Om Haven-Stad Zuid te ontwikkelen tot een hoogstedelijk, leefbaar en duurzaam ingericht woon- en werkgebied, en om (toekomstige) knelpunten in bestaande OV-netwerken aan te pakken, werken Rijk en regio samen aan de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum. De startbeslissing hiervoor 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. Daarmee zijn de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) van november 2022 voor het starten van de MIRT-verkenning bekrachtigd.

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

1.2 De projectdoelstelling

De gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voeren deze MIRT-verkenning uit met als doel het (eventueel gefaseerd) ontwikkelen van robuuste en hoogwaardige OV-verbindingen in het gebied tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Het gaat daarbij om een werkend vervoersysteem in de oost-westelijke en de noord-zuidelijke richting.

Concreet levert de MIRT-verkenning één voorkeursalternatief op: een slimme, duurzame en haalbare oplossing 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.



Plangebied aan de noordwestkant van Amsterdam

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 drie opdrachtgevende partijen. De programmaorganisatie Haven-Stad, ProRail, de Nederlandse Spoorwegen (NS), GVB en het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zijn de adviserende partijen.

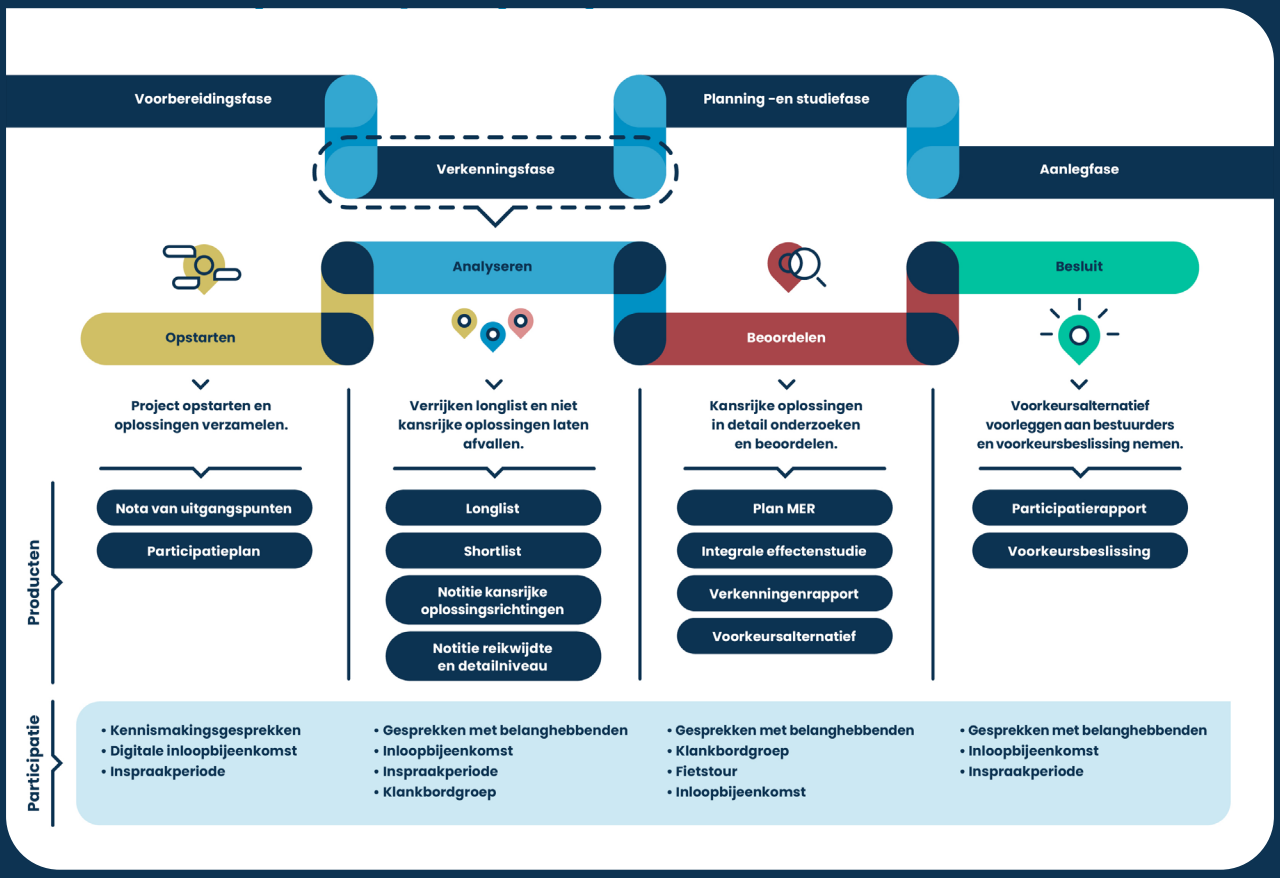
De Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) van de gemeente Amsterdam is opdrachtnemer voor het projectmanagement van de MIRT-verkenning en heeft een onafhankelijke projectorganisatie ingericht. De projectorganisatie is in februari 2024 gestart.

1.4 Systematiek van de MIRT-verkenning

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

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

De MIRT-verkenning richt zich ook op de toekomstvastheid en robuustheid van de oplossing op de lange termijn (2050), passend bij de ontwikkeling van Haven-Stad. Voor de eerste fase (vanaf 2035) is zicht op financiering. Keuzes voor de eerste fase moeten toekomstvast en robuust zijn.



Systematiek van de MIRT-verkenning

2. Wat hebben we bereikt?

Na het nemen van de startbeslissing in juni 2023, is UIE gevraagd om te starten met de uitvoering van de MIRT-verkenning en is door de opdrachtgevende partijen gestart met het maken van samenwerkingsafspraken, het inrichten van de governance van het project en het vastleggen van mandaten. In februari 2024 is de projectdirecteur na een zorgvuldig wervings- en selectieproces bij UIE gestart.

Tot eind 2024 is gewerkt aan het verder opstarten van de MIRT-verkenning. In deze periode lag de focus op het vormen van een projectorganisatie en het opstellen van het project- en inkoopplan. Daarnaast is de aanbestedingsprocedure voor het werven van een ingenieursbureau doorlopen. In september 2024 is het projectplan vastgesteld door de opdrachtgevende partijen. Met de ondertekening van de SOK tussen de opdrachtgevende partijen en de voorlopige gunning van de aanbestedingsprocedure, is de fase van opstarten van de MIRT-verkenning in december 2024 afgerond.

Parallel aan de opstart van het project, is in de zomer en in het najaar van 2024 is een aantal belangrijke producten opgesteld, waaronder het risicodossier, het participatieplan en de eerste versie van de nota van uitgangspunten. Besluitvorming hierover vindt in het eerste halfjaar van 2025 plaats. In de paragrafen hierna wordt teruggeblikt op de belangrijkste ontwikkelingen en mijlpalen in de rapportageperiode.

2.1 Voorgeschiedenis

2.1.1 MIRT-onderzoek

De MIRT-verkenning kent een lange voorgeschiedenis. Om verschillende bereikbaarheidsaspecten nader te onderzoeken, is in 2017 onder de vlag van het rijks/regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol Hoofddorp (ZWASH) gestart. Fasen 1 tot en met 4 van het MIRT-onderzoek ZWASH vonden plaats van 2018 tot en met 2020.

Parallel aan het MIRT-onderzoek ZWASH vond het project MASH plaats (2018-2020). MASH staat voor toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp. Het betrof een onderzoek naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, in combinatie met het sluiten van de metroringlijn naar Amsterdam Centraal. Als toekomstvaste oplossing voor de problematiek op station Schiphol en de bereikbaarheidsopgave aan de westkant van Amsterdam. In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio de conclusies uit het MIRT-onderzoek ZWASH vastgesteld. Op dat moment waren geen financiële middelen beschikbaar om een startbeslissing te kunnen nemen voor de MIRT-verkenningen OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) en OVSA. Rijk en regio spraken af om geen tijd te verliezen en inhoudelijk door te werken om een startbeslissing voor te bereiden.

2.1.2 Pre-verkenning

Vooruitlopend op de MIRT-verkenning OVSA en in afwachting van zicht op financiering zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd in de pre-verkenning 'MIRT Metroringlijn'. Onderdeel van de opgeleverde producten uit deze pre-verkenning zijn de concept Nota van Uitgangspunten en de concept Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Deze rapportages zijn op 18 maart 2022 vastgesteld door de Programmaraad SBaB. Deze stukken hebben de status 'concept' gekregen, omdat ze voorafgaand aan de verkenningsfase zijn opgesteld. De opgeleverde producten richten zich op uitgangspunten en oplossingsrichtingen voor het sluiten van de gehele OV-ring tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum.

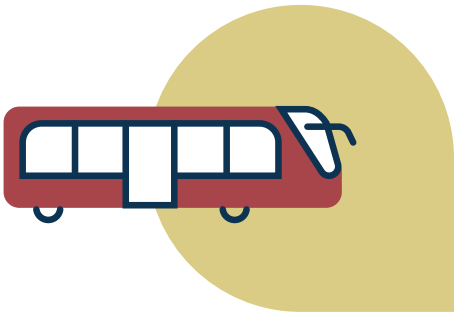
2.1.3 Startbeslissing

In het BO MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van Rijk en regio besloten tot het starten van een MIRT-verkenning naar de eerste fase van 'het sluiten van de metroringlijn'. Deze eerste fase is ingegeven vanuit de beschikbare financiële middelen. Voor de realisatie van het eerste deel van de meest voor de hand liggende oplossing uit de eerder uitgevoerde onderzoeken hebben Rijk en regio zicht op 100% financiering, geheel gedragen door de regio als onderdeel van het samenhangende pakket investeringen uit het BO MIRT van 2022.

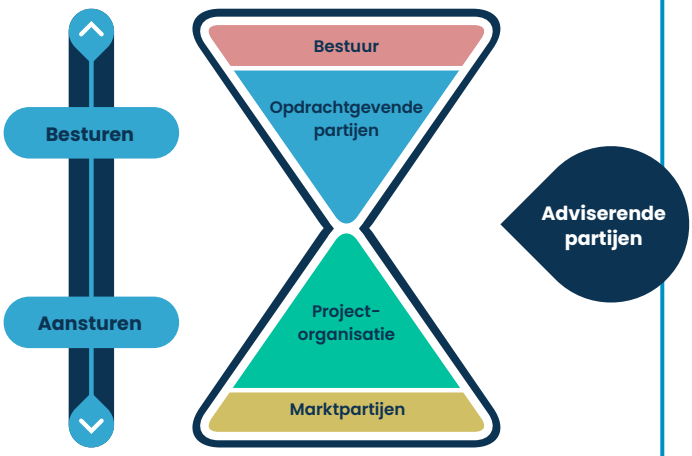
Vervolgens hebben de projectpartners het startdocument opgesteld. In het BOL van 15 juni 2023 is het startdocument vastgesteld. Daarmee is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning genomen en zijn de afspraken uit het BO MIRT van november 2022 voor het starten van de MIRT-verkenning bekrachtigd. Vervolgens hebben de drie opdrachtgevende partijen medio december 2024 de SOK getekend.

2.2 Inrichting projectgovernance

In het startdocument is een beschrijving op hoofdlijnen voor de inrichting van de governance in de MIRT-verkenning opgenomen. Dit is uitgewerkt door de gedelegeerd opdrachtgevers (de gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam) in een nieuw samenwerkingsmodel en overlegstructuur. De lessen uit voorgaande grote, complexe projecten zijn hierin meegenomen.



Het samenwerkingsmodel gaat uit van 'Samen Besturen' wat betekent dat de projectpartners op alle niveaus streven naar unanieme besluitvorming in het belang van het 'beste voor het project'. De positie en rollen van de projectpartners en hun omgeving zijn gevisualiseerd in een zandloper. In de bovenste driehoek vindt de besturing van het project plaats door de bestuurlijke opdrachtgevers. In de onderste driehoek wordt het maakproces per projectfase, met integraal projectmanagent, resultaatgericht aangestuurd binnen de kaders van de opdracht. In het midden van de zandloper is sprake van een 'single point of contact' tussen de ambtelijk opdrachtgever(s) en de projectdirecteur, die samen voor regie zorgen van het maakproces en besluitvorming daarover. Hiermee zijn ook de informatiestromen eenduidig gekanaliseerd (zowel binnen het project als naar de omgeving) en wordt overleg en besluitvorming transparant vastgelegd. Het doel van het governancemodel is dat de MIRT-verkenning binnen de gestelde kaders van scope, geld, tijd en kwaliteit wordt uitgevoerd.

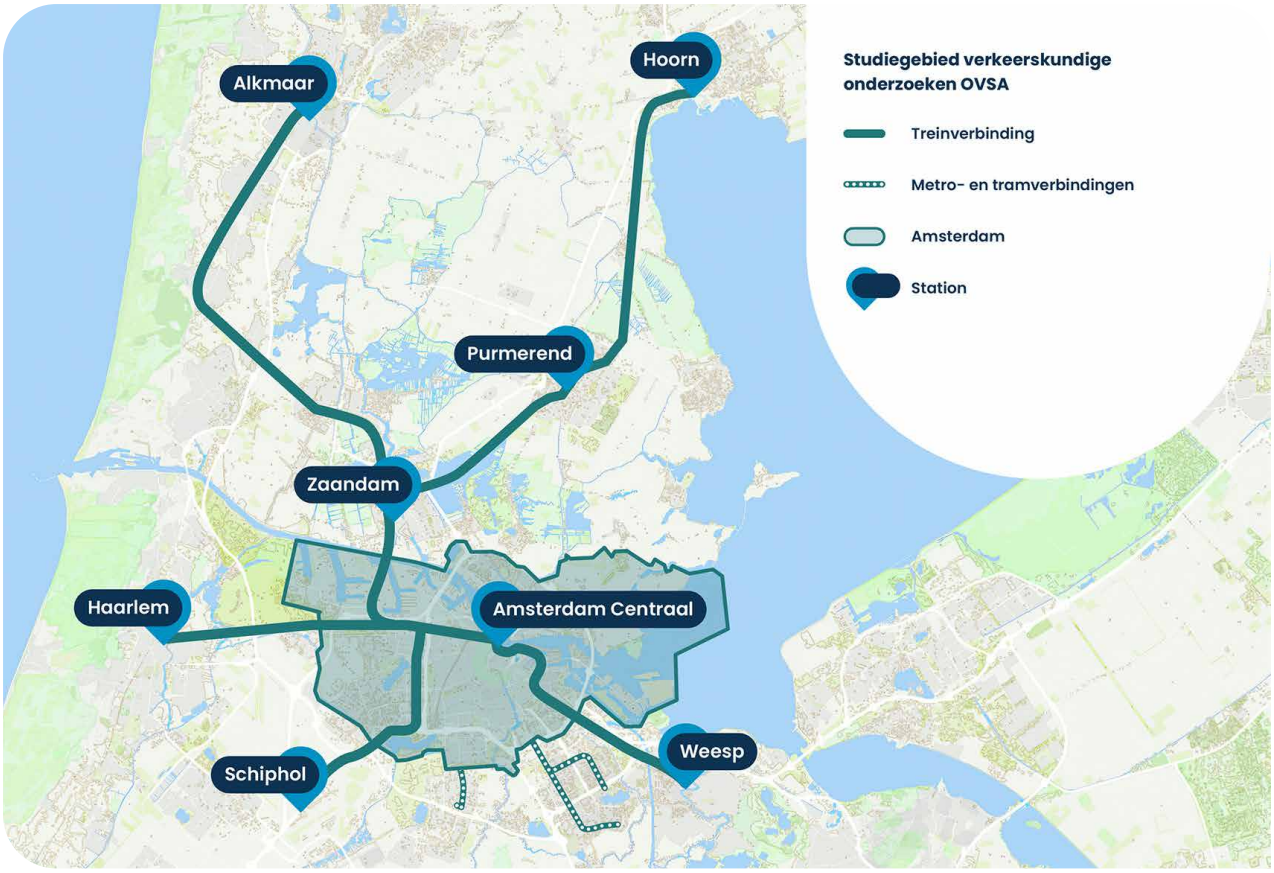


Voor het (dagelijkse) besturen en aansturen is een mandaatregeling opgesteld die borgt, dat binnen de opdracht op een efficiënte en slagvaardige manier sturing kan worden gegeven aan het maakproces. Het geeft de projectorganisatie ruimte om zelfstandig te handelen (en verplichtingen aan te gaan), binnen de gestelde kaders en het mandaat van hun opdracht. Tegelijkertijd houden de opdrachtgevende partijen regie op de koers van het project door besluitvorming in geval van voortschrijdend inzicht, afwijkingen en/of voorstellen tot wijzigen van de kaders.

In februari 2024 zijn het governancemodel en de mandaatregeling vastgesteld. Dat was ook het moment van aanstelling van de projectdirecteur door UIE.

2.3 Aanscherpen opdracht: scope en procedurekeuze

In het voorjaar en de zomer van 2024 hebben diverse overleggen plaatsgevonden over de scope van de MIRT-verkenning en de te volgen ruimtelijke procedure in de verkenning. Verschillende mogelijkheden voor zowel de scope als de te volgen ruimtelijke procedure zijn onderzocht.



Studiegebied verkeerskundige onderzoeken OVSA

2.3.1 Scope

In het BO MIRT van 11 november 2022 zijn financiële afspraken gemaakt over de eerste fase van 'het sluiten van de metroringlijn'. In het startdocument wordt nadrukkelijk genoemd dat ook het 'eindbeeld', het eindbeeld van de OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum ten behoeve van het eindbeeld Haven-Stad Zuid, moet worden onderzocht. De uitkomst van het scopeonderzoek is dat de verkenningsfase eindigt met een voorkeursalternatief dat de bereikbaarheid van het gebied verbetert en aansluit bij de eerste fase van de ontwikkeling van Haven-Stad (vanaf 2035). Dat kan bijvoorbeeld zijn een metro-oplossing in combinatie met een tram, maar het zou ook om een treinverbinding in combinatie met een bus kunnen gaan. Alle mogelijkheden worden onderzocht. In de verkenning wordt ook gekeken naar de lange termijn (2050), passend bij de ontwikkeling van Haven-Stad Zuid. Voor de 'eerste fase' is zicht op financiering, voor het 'eindbeeld' is hier nog geen zicht op. Keuzes voor de eerste fase moeten toekomstvast en robuust zijn.

De belangrijkste reden voor het wijzigen en aanscherpen van de scope ten opzichte van de eerder uitgevoerde onderzoeken, zijn de beschikbare financiële middelen. Deze zijn gebaseerd op de aanleg van het eerste deel van de meest voor de hand liggende oplossing. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering voor de aanleg van een slimme, duurzame en haalbare oplossing voor de OV-ontsluiting, voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid. Het nadeel van deze aanscherping van de scope is dat de onderzoeken uit de pre-verkenning, die zich allemaal richten op de langere termijn en grotendeels buiten de financiële kaders vallen, beperkt bruikbaar zijn.

2.3.2 Ruimtelijke procedure

De uitkomst van het onderzoek ten aanzien van de ruimtelijke procedure is, dat de projectprocedure onder de Omgevingswet wordt gevolgd. De belangrijkste reden voor een besluit over de te volgen ruimtelijke procedure is de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024. Er zijn verschillende instrumenten onder de Omgevingswet om het voorkeursalternatief vast te leggen. De projectprocedure sluit aan bij het startdocument.

2.4 Omgeving, communicatie en participatie

In 2024 is gestart met het opzetten van een omgevingsteam in de projectorganisatie. In het omgevingsteam komen de disciplines omgeving, communicatie en participatie samen. De focus lag in 2024 op kennismaken met de omgeving, het opstellen van het participatieplan en het ontwikkelen van een communicatiestrategie. 2024 stond daarmee in het teken van het ontwikkelen van de basis voor communicatie, participatie en omgevingsmanagement.

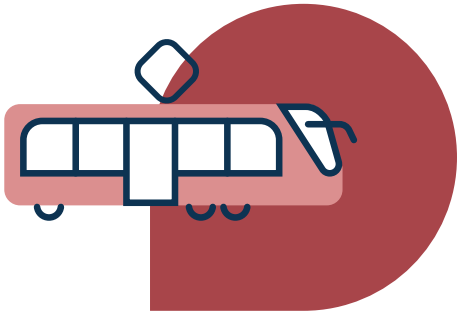
Kennismaken met de omgeving. In 2024 heeft het project kennisgemaakt met de omgeving. Er hebben verschillende kennismakingsgesprekken plaatsgevonden met projectpartners, verschillende omgevingspartijen, gebiedsmakelaars en raakvlakprojecten. Daarin zijn ook lessen en ervaringen uit andere projecten gedeeld.

Opstellen participatieplan. Het participatieplan is in 2024 opgesteld. Als basis voor het participatieplan zijn medio 2024 verschillende kwesties, waarover een verschil van mening kan bestaan ('issues') en belanghebbenden van het project in kaart gebracht.

Ontwikkelen communicatiestrategie. De basis voor communicatie is in 2024 gelegd met het ontwikkelen van een communicatiestrategie. Daarin is een mix van communicatiemiddelen voor de publiekscommunicatie uitgedacht, een project specifieke huisstijl ontwikkeld en de kernboodschap van het project uitgewerkt. Dit gebeurde in nauwe samenwerking met de communicatieadviseurs van de verschillende projectpartners.

Kennismaking bevoegde gezagen. In het najaar van 2024 is kennisgemaakt met de bevoegde gezagen van het project: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam. Het project heeft met de bevoegde gezagen afgestemd over de te volgen ruimtelijke procedure en de coördinerende rol.





2.5 Inkoop en contract

Aanbestedingsprocedure. Het project heeft na de start van de projectorganisatie prioriteit gegeven aan de aanbestedingsprocedure om een ingenieursbureau te contracteren, dat samen met de projectorganisatie de MIRT-verkenning gaat uitvoeren. In 2024 is deze aanbestedingsprocedure via de concurrentiegerichte dialoog doorlopen. Na het beoordelen van de vier ingediende inschrijvingen was de voorlopige gunning op 20 december 2024.

2.6 Techniek, werkend vervoersysteem en integraal onderzoek

Technische verdieping pre-verkenning. In 2024 is gestart met een nadere verdieping van de oplossingen uit de pre-verkenning. Daarmee is inzicht verkregen in de mogelijkheden voor- en uitdagingen van de oplossingen voor de eerste fase (vanaf 2035) en de lange termijn (2050).

Opstellen nota van uitgangspunten. In het najaar is samen met inhoudelijke specialisten van de verschillende projectpartners de nota van uitgangspunten versie 1 opgesteld[1]. Begin 2025 wordt de nota van uitgangspunten versie 1 vastgesteld. In de komende fasen worden de uitgangspunten aangevuld en verdiept in samenwerking met het ingenieursbureau en de projectpartners.

1 Met de nota van uitgangspunten voor de MIRT-verkenning wordt niet bedoeld een nota van uitgangspunten zoals bekend binnen PBI van de gemeente Amsterdam.

3. Vooruitblik komend half jaar

Het komende half jaar staat het project in de *Analytische fase* in het teken van het verzamelen en verrijken van oplossingen, het opstellen van de longlist van oplossingen en het opstellen van het beoordelingskader voor de eerste trechterstap van longlist naar shortlist: 'zeef 0'. Het ingenieursbureau start in het eerste kwartaal van 2025. Ook gaat de website live en wordt de kennisgeving voornemen en participatie samen met het participatieplan door bevoegde gezagen ter inzage gelegd.

3.1 Vooruitblik omgeving, communicatie en participatie

Informeren en betrekken van belanghebbenden. In 2025 ligt de focus van het omgevingsteam op het betrekken en informeren van belanghebbenden bij de MIRT-verkenning. Daarvoor worden verschillende communicatiestrategieën en -middelen ingezet. In het eerste kwartaal van 2025 wordt bijvoorbeeld de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl gelanceerd, de eerste nieuwsbrief verzonden en een animatievideo over 'wat een MIRT-verkenning is' geproduceerd.

Inloopbijeenkomst longlist. In het tweede kwartaal van 2025 wordt de eerste fysieke inloopbijeenkomst georganiseerd. De omgeving wordt in deze bijeenkomst geïnformeerd over de longlist van oplossingen en kan daarvoor ideeën aandragen.

3.2 Vooruitblik ruimtelijke procedures

Terinzagelegging kennisgeving voornemen en participatie en participatieplan. In het eerste kwartaal van 2025 wordt de kennisgeving voornemen en participatie gepubliceerd en ter inzage gelegd samen met het participatieplan. Na de zienswijzeperiode wordt een reactienota op de zienswijzen opgesteld. Bevoegde gezagen maken samen met het project procesafspraken over de coördinerende rol, taken en verantwoordelijkheden.

Opstellen ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In 2025 wordt de ontwerp-NRD opgesteld. In de ontwerp-NRD staat welke milieueffecten (veroorzaakt door de nieuwe OV-verbindingen) onderzocht gaan worden, en op welk detailniveau. Dit wordt vervolgens in *de Beoordelingsfase* van de MIRT-verkenning in een plan-milieueffectrapportage (mer) onderzocht en opgenomen in een milieueffectrapportage (MER).

3.3 Vooruitblik inkoop en contract

Start raamovereenkomst ingenieursbureau. Na de formele afronding van de aanbestedingsprocedure (eind januari 2025) gaat de projectorganisatie aan de slag, om samen met het gecontracteerde ingenieursbureau voortvarend de MIRT-verkenning op te pakken en te komen tot een goede samenwerking.



3.4 Vooruitblik techniek, werkend vervoersysteem en integraal onderzoek

Actualiseren probleemanalyse. De probleemanalyse wordt in het eerste kwartaal van 2025 geactualiseerd met een verkeersmodel.

Genereren oplossingen voor de longlist. In 2025 worden de oplossingen voor de longlist gegenereerd door het combineren van verschillende vervoersopties en aangedragen ideeën vanuit de omgeving.

Opstellen beoordelingskader 'zeef 0'. Het beoordelingskader voor het beoordelen en afwegen van de oplossingen uit de longlist wordt in de eerste helft van 2025 opgesteld.

4. Projectkaders

4.1 Scope

De scope van het project is nader uitgewerkt in het projectplan en vervolgens aangescherpt vastgelegd in de SOK tussen de opdrachtgevende partijen. De scope van de MIRT-verkenning is gedurende de rapportageperiode aangescherpt en daarmee gewijzigd ten opzichte van de eerder uitgevoerde onderzoeken. Dit is toegelicht in paragraaf 2.3. Sinds het vaststellen van het projectplan en de SOK is de scope niet meer gewijzigd.

4.2 Planning

In september 2024 is het projectplan vastgesteld door de opdrachtgevende partijen. In dit projectplan is de planning voor de MIRT-verkenning opgenomen met de meest actuele inzichten van de projectorganisatie. In 2025 verwacht de projectorganisatie de *Analytische fase* grotendeels te doorlopen. In deze fase wordt de longlist van oplossingen opgesteld en verrijkt en vervolgens getrechterd, met een beoordelingskader tot een shortlist van oplossingen. Vaststelling van de shortlist wordt in 2025 afgerond.

In 2026 wordt de shortlist van oplossingen verder getrechterd naar een select aantal kansrijke oplossingen ('zeef 1'). Dit wordt vastgelegd in een notitie kansrijke oplossingsrichtingen. Vervolgens worden in *de Beoordelingsfase* (2026-2027) deze kansrijke oplossingen in meer detail onderzocht en afgewogen ('zeef 2'), resulterend in een advies voorkeursalternatief: een slimme, duurzame en haalbare oplossing. In 2027 is naar verwachting het inhoudelijke deel van de verkenning gereed. Daarna vindt besluitvorming plaats in *de Besluitvormingsfase*.



Deze planning is vastgelegd in het projectplan. In de SOK is opgenomen dat in het vierde kwartaal van 2026 de informatie ten behoeve van de voorkeursbeslissing gereed is. De planning in de SOK is daarmee niet meer actueel. De redenen hiervoor zijn:

- Het heeft meer tijd gekost dan vooraf gedacht om een projectdirecteur te werven en een aanbestedingsprocedure te doorlopen voor het werven van een ingenieursbureau; en
- De aanscherping van de scope van de MIRT-verkenning naar het faciliteren van de eerste fase van de ontwikkelingen van Haven-Stad Zuid, zorgt ervoor dat de informatie uit het MIRT-onderzoek en de pre-verkenning beperkt bruikbaar is. Er zullen nieuwe oplossingen ontwikkeld worden.

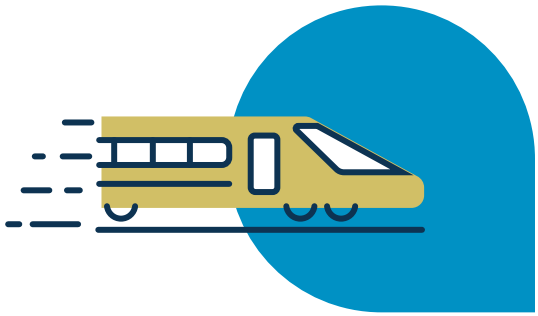


Het afgelopen jaar is de projectorganisatie snel gestart met het doorlopen van een aanbestedingsprocedure om verdere vertraging te voorkomen. Het toepassen van een concurrentiegerichte dialoog heeft ervoor gezorgd dat samen met gegadigden het contract is geoptimaliseerd. In de aanbesteding is de winnende inschrijver niet alleen geselecteerd op de prijs in combinatie met het beste plan van aanpak, maar ook op het management van de opgave dat getoetst is met een casus en een interview. Ook is er bij gunning een plan gevraagd voor de eerste 14 weken, zodat de projectorganisatie en het ingenieursbureau een vliegende start kunnen maken en verdere vertraging uit blijft. Met het doorlopen van deze aanbestedingsprocedure is er vanaf januari 2025 een ingenieursbureau voor de verkenningsfase. In de overeenkomst met dit ingenieursbureau is ook een optie tot verlenging opgenomen voor de planning- en studiefase. Hiermee wordt de kennis geborgd en voorkomen dat er dan opnieuw een aanbesteding moet worden uitgevoerd.

De planning van de projectorganisatie zoals vastgelegd in het projectplan wordt nu als vigerend beschouwd.

4.3 Financiën

Voor werkzaamheden die nodig zijn om de verkenning uit te voeren en te komen tot een voorkeursbeslissing, is in de SOK afgesproken dat de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, zijnde de financierende partijen van het project, een taakstellend budget beschikbaar stellen van € 25 miljoen (prijspeil 2024, exclusief btw). De uitgaven tot en met de rapportageperiode zijn in lijn met de prognose.

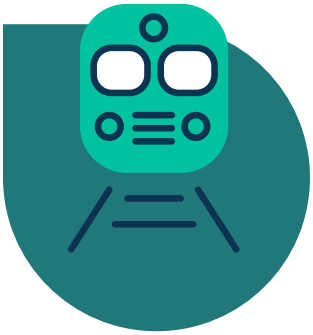


4.4 Uitdagingen en risico's

De MIRT-verkenning kent verschillende uitdagingen en risico's. Voor het project wordt een overzicht bijgehouden van risico's, die de voortgang of kwaliteit van het onderzoek kunnen beïnvloeden. In 2024 is dit overzicht opgesteld. Regelmatig wordt aan de hand van eventuele nieuwe inzichten het overzicht bijgewerkt en met de betrokken partijen gedeeld. Binnen het project wordt dan ook actief gestuurd op de beheersing van de belangrijkste risico's. Een aantal van de grootste uitdagingen en belangrijkste risico's wordt uitgelicht.

Scope voorkeursbeslissing | Verwachtingen over de beste oplossing. De verkenningsfase eindigt met een voorkeursbeslissing over een slimme, duurzame en haalbare oplossing voor de OV-ontsluiting, voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). De scope van de voorkeursbeslissing is daarmee anders dan de scope van de onderzoeken die voorafgaand aan deze MIRT-verkenning hebben plaatsgevonden. Door deze wijziging kan het voorkeursalternatief anders zijn dan verwacht wordt door partijen of zelfs als 'ongewenst' worden beschouwd door partijen. Als gevolg hiervan kan vertraging tijdens de MIRT-verkenning ontstaan of worden besloten om niet door te gaan naar de planning- en studiefase. Om dit te voorkomen worden tijdig realistische verwachtingen geschept, over de oplossingen passend binnen het huidige financiële kader.

Doorlooptijd besluitvorming | Governance van het project. De governance van het project is georganiseerd volgens een zandlopermodel. Producten worden vastgesteld in de governance van het project en doorlopen een besluitvormingsproces. De doorlooptijd in de besluitvorming van een conceptversie van een product tot een definitief vastgesteld product is daarmee lang. De behandeling in de verschillende gremia vergroot de kans op 'rework' en herbehandeling van een product. Dit vertraagt de besluitvorming. Om te voorkomen dat er 'rework' ontstaat wordt besluitvorming zorgvuldig gepland en worden werkgroepen opgericht om partijen vroegtijdig bij producten te betrekken. Ook zorgt de projectorganisatie voor een 'zachte landing' van producten door uitvoerig uitleg te geven over het doorlopen proces en het resultaat.



Buffers in de planning | Niet te veel en niet te weinig onderzoeken. De huidige planning om te komen tot een voorkeursbeslissing bevat weinig buffers. Het risico bestaat dat de projectorganisatie te veel oplossingen moet onderzoeken en/of te veel de diepte ingaat. Hierdoor is de kans op vertraging groot. Het is een uitdaging om niet te veel en niet te weinig te onderzoeken, op een niveau dat past bij een MIRT-verkenning en benodigd voor het nemen van een voorkeursbeslissing. Het durven maken van keuzes over de hoeveelheid oplossingen die onderzocht moeten worden, samen met de betrokken partijen is hierin van belang.

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/00618

Februari 2025

www.ovsloterdijkamsterdam.nl

Vervoerregio Amsterdam
ProRail
GVB
Gemeente Amsterdam V&OR
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Gemeente Amsterdam Haven-Stad
Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening