

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



**HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM**



**STARTDOCUMENT
MIRT-VERKENNING**

OV-VERBINDING AMSTERDAM – HAARLEMMERMEER

OKTOBER 2022

Startdocument
MIRT-verkenning
OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Versie 1.0, 25 oktober 2022
Opgesteld door: Lars Wouters en Arnoud Mouwen

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

STARTDOCUMENT
MIRT-VERKENNING

OV-VERBINDING AMSTERDAM – HAARLEMMERMEER

OKTOBER 2022

VOORWOORD

De MIRT spelregels schrijven voor dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor elke MIRT-verkenning een Startbeslissing neemt. Dit startdocument is hiervoor de basis. Bij de voorbereiding van de Startbeslissing zijn overheden en andere belanghebbenden betrokken. De Minister geeft kennis van de Startbeslissing via de Staatscourant. Met de Startbeslissing wordt het project opgenomen in het MIRT-projectenboek.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
Dhr. M. Harbers

De staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. V.L.W.A. Heijnen

De volgende partijen onderschrijven de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer:

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Provincie Noord-Holland
- Royal Schiphol Group
- Schiphol Area Development Company
- Nederlandse Spoorwegen

De Startbeslissing kwam tot stand in samenwerking met:

- ProRail
- KLM
- GVB

INHOUD

1. Inleiding	7	5.4.3 Opstellen Ontwerp Structuurvisie	32
1.1 Leeswijzer	8	5.4.4 Duurzaamheid en innovatie	32
2. Context en urgentie	10	5.5 Stap 4. Besluitvormingsfase.	33
2.1 Context.....	10	5.6 Risico- en kostenbeheersing	33
2.1.1 MIRT-onderzoeken Zuid- Westkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp, 2017-2021	10	6. Inspraak, participatie en communicatie	36
2.1.2 Samenhang met overheidsbeleid	12	6.1 Vertrekpunt participatie	36
2.2 Urgentie, problemen worden groter.....	14	6.2 Aanpak	36
2.2.1 Integrale Mobiliteitsanalyse	14	6.3 Consulteren marktpartijen	38
2.2.2 Probleemanalyse ZWASH fase 5	14	6.4 Communicatie.....	38
3. Opgaven en doelen	17	7. Belangen en rol partijen, governance en projectorganisatie.....	40
3.1 Doelstelling van de projectalternatieven	17	7.1 Belangen en rol partijen	40
3.2 Duurzaamheid	19	7.2 Governance	42
4. Scope van de Verkenning en juridische aspecten	22	7.3 Projectorganisatie en projectbudget	43
4.1 Vorm van de Verkenning	22	7.3.1 Kernteam	43
4.2 Scope van de Verkenning.....	22	7.3.2 Inhoudelijke begeleidingsgroepen	44
4.2.1 Raakvlakprojecten.....	23	8. Financiën.....	46
4.3 Juridische aspecten.....	23	9. Procesrisico's	47
4.3.1 Plan-MER	23	10. Planning	48
4.3.2 Initiatiefnemer, het bevoegd gezag en coördinerende partij.	24	Colofon	50
4.3.3 Omgevingswet	25		
5. Aanpak van de Verkenning.....	27		
5.1 Inleiding.....	27		
5.2 Stap 1. Startfase	28		
5.2.1 Integrale Plan van Aanpak.....	29		
5.2.2 Samenwerkingsovereenkomst.....	29		
5.2.3 Probleemanalyse en beoordelingskader	29		
5.3 Stap 2. Analysefase en zeef 1	29		
5.3.1 Nota van Uitgangspunten.....	29		
5.3.2 Concept Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD)	29		
5.3.3 Doorlopen zeef 1 en Nota Kansrijke oplossingsrichtingen	31		
5.4 Stap 3. Beoordelingsfase en zeef 2.....	31		
5.4.1 Uitvoeren Plan m.e.r.	31		
5.4.2 Opstellen MKBA	32		

I. INLEIDING

Op 11 november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten tot de start van een MIRT-Verkenning naar de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Hierbij is het projectalternatief ‘verlengen Noordzuidlijn naar Hoofddorp met een tracé via Schiphol Noordwest’, vastgesteld als meest voor de hand liggende optie en als uitgangspunt voor de benodigde financiële dekking. Dit Startdocument bevat een beschrijving op hoofdlijnen van hoe de Verkenning wordt ingericht, welke thema’s worden behandeld, wat de aanpak is en hoe de Verkenning wordt georganiseerd. Specifieke nadere uitwerking in een Plan van Aanpak zal plaatsvinden nadat de Startbeslissing is genomen.

Het op 11 november genomen besluit is gestoeld op informatie uit eerdere MIRT onderzoeksfases. Deze onderzoeken zijn door rijk en regio onder de projectnaam Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) uitgevoerd door het rijks/regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Op 2 december 2021 is door het Bestuurlijk Overleg ZWASH het rapport ZWASH fase 5 vastgesteld en is door de bestuurders aangegeven dat het in de rapportage onderzochte projectalternatief verlengen Noordzuidlijn naar Hoofddorp met een tracé via Schiphol Noordwest, het best tegemoet komt aan de doelstellingen van rijk en regio en bovendien een groot en positief maatschappelijk rendement van circa 2.5 miljard Euro oplevert¹. De rapportage ZWASH fase 5 is opgesteld in het kader van de beoordeling door de Commissie van het Nationaal Groeifonds (NGF). Het project is namelijk door het Ministerie van IenW ingediend voor (mede) financiering door het NGF.

¹ De Programmaraad van het rijks/regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) heeft op 17 december 2021 deze vaststelling bekrachtigd.

1.1 Leeswijzer

Het voorliggende startdocument kent de volgende opbouw: in het volgende hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de context en de urgentie en wordt ingegaan op de samenhang met overheidsbeleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de opgaven en doelen. In hoofdstuk 4 wordt de scope en aanpak voor deze MIRT-verkenning uiteengezet en wordt ingegaan op enkele belangrijke juridische aspecten. Hoofdstuk 5 beschrijft de aanpak waarbij qua fasering de standaard MIRT-systematiek wordt gevolgd. In de aanpak is ruim aandacht voor het in kaart brengen en mitigeren van projectrisico's; daarvoor wordt een aparte werkstroom ingericht. Het beheersen van deze risico's (met name de financiële exploitatie- en uitvoeringsrisico's) is -gegeven recente ervaringen met het uitvoeren van grote infrastructurele projecten- immers van groot belang. In hoofdstuk 5 worden tevens de reeds eerder onderzochte oplossingsrichtingen en projectalternatieven gepresenteerd en beargumenteert wat de meest voor de hand liggende optie is ². In de Verkenning spelen participatie en communicatie een belangrijke rol. Hoofdstuk 6 beschrijft hoe hiermee wordt omgegaan. In hoofdstuk 7 t/m 9 komen achtereenvolgens de aspecten governance en organisatie, financiën en begroting en procesrisico's aan de orde. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 de planning op hoofdlijnen aangegeven.

² De term 'meest voor de hand liggende optie' is afkomstig uit de MIRT-spelregels (2016) en doelt op het projectalternatief wat in de MIRT onderzoeksfase het beste aan de doelen tegemoet komt en waarop de 75%-financieringseis van toepassing is die nodig is alvorens de Verkenning kan worden gestart. De MIRT-spelregels geven richtlijnen voor het uitvoeren van een MIRT-Verkenning.

2. CONTEXT EN URGENTIE

2.1 Context

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De druk op de regio is hoog en er worden er nog steeds veel mensen en bedrijven aangetrokken, waardoor de economie groeit. Dit leidt tot bereikbaarheidsknelpunten. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse³ blijkt dat er in de verschillende corridors die door de Schipholtunnel lopen knelpunten zijn, die in de toekomst groter zullen worden. Bovendien is de druk op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid hoog, waardoor tot de pandemie dagelijks crowd management werd toegepast om de veiligheid te borgen. Daarbij ligt er een enorme woningbouwopgave in het gebied. Zo wordt er in de afspraken tussen rijk en regio van uitgegaan dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen moeten zijn bijgebouwd.⁴ Deze extra verstedelijking verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem verder terwijl de wegen en het openbaar vervoer nu al tegen hun grenzen aanlopen. De uitdaging voor de toekomst is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden. De zuidwestkant van Amsterdam -het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp- biedt kansen om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Een internationaal georiënteerde en toekomstbestendige ontwikkeling van dit gebied – met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen – is hierbij van belang.

In deze paragraaf wordt de context voor de Verkenning beschreven, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op uitkomsten van eerdere ZWASH onderzoeksfases en de wijze waarop de Verkenning samenhang heeft met vigerend overheidsbeleid.

2.1.1 MIRT-onderzoeken Zuid- Westkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp, 2017-2021

Het ministerie van IenW heeft aangegeven de reeds uitgevoerde MIRT-onderzoeken voor de corridor Zuidwest Amsterdam-Hoofddorp als basis voor deze MIRT-Verkenning naar de OV-verbinding tussen Amsterdam en de Haarlemmermeer te willen gebruiken. Daarom worden deze resultaten van deze onderzoeken hieronder kort beschreven.

Vanwege de in 2.1 beschreven integrale opgaven voor bereikbaarheid en verstedelijking is eind 2017 het MIRT-onderzoek Zuid- en Westkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH) gestart. Het MIRT-project ZWASH kent daarvoor echter al een lange voorgeschiedenis. Reeds in 2014 is de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)⁵ door de samenwerkende private en publieke partijen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) opgesteld. In deze structuurvisie is afgesproken om een samenhangende en integrale ambitie op het gebied te ontwikkelen, bestaande uit de elementen bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting en ordening en economische ontwikkeling. Hierop aansluitend is in 2014 de ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Haarlemmermeer – Schiphol - Amsterdam opgesteld onder de titel EnterNL.⁶ Deze titel weerspiegelt het grote belang dat partijen hechten aan deze luchthavencorridor voor de BV Nederland. De conclusie van EnterNL is dat een breed nieuw internationaal vestigingsmilieu mogelijk is op de corridor Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam Zuid, maar dat daar wel de nodige investeringen voor moeten worden gedaan, met name in het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (OV) en weg. Ten aanzien van het OV is gesteld dat excellente voorzieningen nodig zijn om de gewenste vestigingsmilieus voor (internationale) bedrijvigheid te kunnen realiseren. Om de bereikbaarheidsaspecten nader te onderzoeken is daarom in 2017 onder de vlag van het rijks/regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol Hoofddorp gestart. Dit onderzoek is in een aantal fasen opgedeeld:

- 2017-2019, MIRT-onderzoek ZWASH fase 1 en 2;
- 2019-2020, MIRT-onderzoek ZWASH fase 3;
- 2020, MIRT-onderzoek ZWASH fase 4;
- 2021, MIRT-onderzoek ZWASH fase 5.

³ [Integrale Mobiliteitsanalyse achtergrondrapport Spoor en BTM | Rijksoverheid.nl](#)

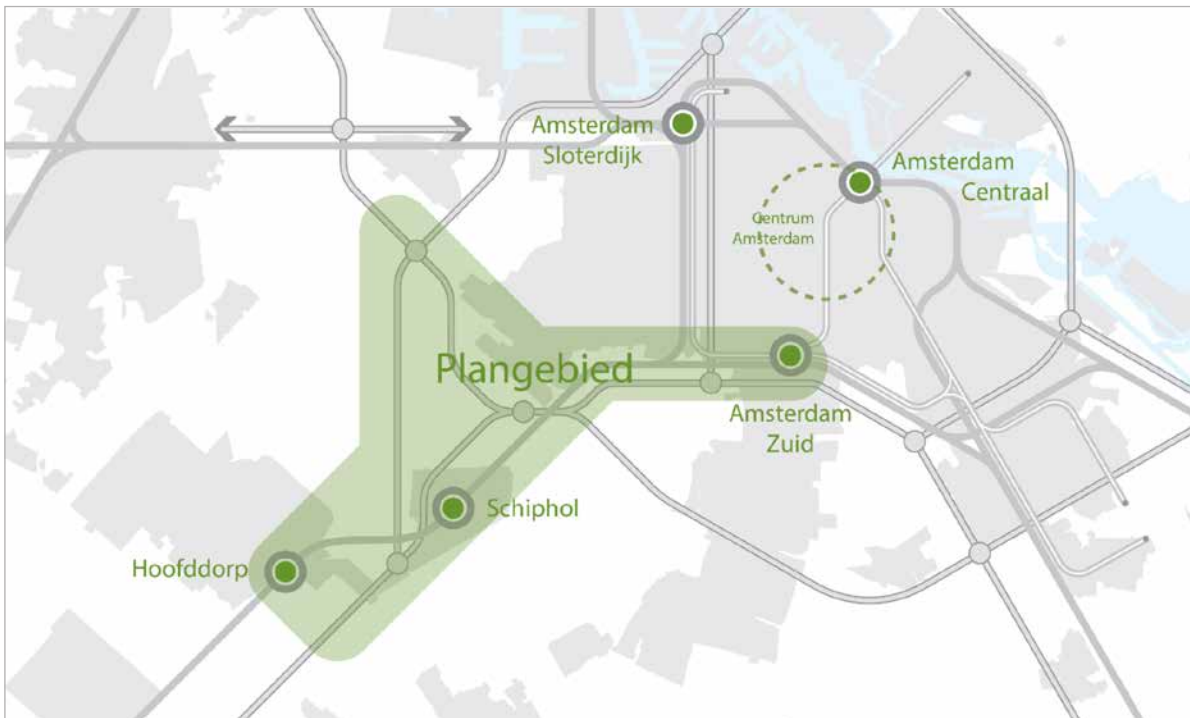
⁴ Verstedelijkingsconcept 2050: metropool van grote klasse met menselijke kant, MRA, november 2021.

⁵ Mainport en Metropool, Versterking van de kracht en kwaliteit van de Schipholregio, beleidsnota, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, april 2016.

⁶ EnterNL, Internationale entree van Nederland, Opgave ontwikkelstrategie Internationale Entree van Nederland, november 2017.

In figuur 1 is het plangebied weergegeven.

Figuur 1. Plangebied aan de (zuid)westkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp.



Bron: RHDHV/BCI 2021.

2018-2019, MIRT-onderzoek ZWASH fase 1 en 2

De scope van deze fasen is beperkt tot de zuidwestkant van de corridor. Problemen en kansrijke oplossingen (OV, auto, fiets) zijn verkend voor een viertal ruimtelijke ontwikkelperspectieven. Door de SBaB-Programmaraad van 10 april 2019 is vastgesteld om de ontwikkelrichting Hotspots (concentratie van de ontwikkelingen rondom een vijftal knopen) als vertrekpunt te beschouwen.

2019-2020, MIRT-onderzoek ZWASH fase 3

Vanaf ZWASH fase 3 is de scope uitgebreid met de noordwestkant van Amsterdam (Havenstad) en ook is de bereikbaarheid voor de (vracht)auto onderzocht.

2020, MIRT-onderzoek ZWASH fase 4

In deze fase van het onderzoek is een aantal OV-varianten nader onderzocht. Voor het OV is een variant met een verlengde Noordzuidlijn in combinatie met een trein oplossing voor Havenstad (Airport Sprinter) vergeleken met een variant waarin zowel de verlengde Noordzuidlijn als de gesloten Ringlijn zijn opgenomen. Deze OV-pakketten zijn gecombineerd met wegmaatregelen. Conclusie hieruit is dat het pakket met beide metrolijnen beter scoort op de doelstellingen dan het combinatiepakket metro/spoor. Geconcludeerd is dat zowel voor het OV als voor de weg een schaa sprong nodig is, maar dat de OV- en wegmaatregelen nauwelijks interacteren of samenhang vertonen. Wegmaatregelen worden daarom in het vervolg in een aparte SBaB-werkstroom onderzocht.

Op 25 november 2020 is in het Bestuurlijk Overleg (BO)-MIRT het besluit genomen om de MIRT-onderzoeksfase ZWASH af te ronden en de conclusies vast te stellen. De belangrijkste conclusie was toen dat het verlengen van de (metro) Noordzuidlijn tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Tevens is op dit BO het Toekomstbeeld OV besproken, waarin separaat van dit ZWASH-traject, de conclusie is getrokken dat het verlengen van de Noordzuidlijn een essentiële schakel is voor het verhogen van de capaciteit in het hele Nederlandse spoorstelsel.

2021, MIRT-onderzoek ZWASH fase 5

Eind 2020 is door het ministerie van IenW een propositie ingediend bij de commissie van het Nationaal Groeifonds (NGF) met het verzoek om te beoordelen of het ingediende proposal op bekostiging vanuit het NGF kan rekenen. Het door IenW met steun van de regio ingediende project bestond uit een combinatie van twee uitbreidingen aan het Amsterdamse metronet: (1) het verlengen van Noordzuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp gecombineerd met (2) het verlengen van de Metroringlijn van Isolatorweg naar station Amsterdam Centraal. In april 2021 heeft de Commissie een advies aan het Kabinet uitgebracht over de ingediende voorstellen. Dit advies is door het Kabinet overgenomen. Ten aanzien van het voorstel voor de twee Amsterdamse metrolijnen is de commissie NGF van mening dat de verlenging van de Metroringlijn niet aan de criteria van het NGF voldeed. De verlening van de Noordzuidlijn deed dat wel. Voor het laatstgenoemde project adviseert de commissie om onder voorwaarden 1,5 miljard Euro ter beschikking te stellen. Belangrijke voorwaarden zijn dat een aantal -naar mening van de commissie- omissies in de propositie aangepast moesten worden en dat het project een positief MKBA-saldo en een positief BBP-effect moet hebben. Aan de indieners is vervolgens de mogelijkheid geboden om de propositie in de geadviseerde richting aan te passen. Dit werk is in de eerste helft van 2021 uitgevoerd als onderdeel van ZWASH fase 5. ZWASH fase 5 heeft daarmee grotendeels in het licht gestaan van de eisen die het Nationaal Groeifonds (NGF) in april 2021 stelde.

Ter onderbouwing van de maatschappelijke meerwaarde van het project verlengen Noordzuidlijn is veel onderzoek verricht, onder meer:

- Een uitgebreide probleemanalyse.
- Het breed onderzoeken van mogelijke oplossingsrichtingen.
- Het opstellen van een beoordelingskader
- Het toetsen van de oplossingen aan het beoordelingskader
- Het nader uitwerken en detailleren van 5 kansrijke alternatieven.
- Het uitvoeren van een MKBA voor deze 5 alternatieven.

Het resultaat van dit onderzoek is op 2 december 2021 door het Bestuurlijk Overleg ZWASH vastgesteld. Bestuurders hebben daarbij de voorkeur uitgesproken voor het verlengen van de Noordzuidlijn metro via Schiphol naar Hoofddorp. Hierbij staat de keuze voor de definitieve route van het tracé nog open.

De rapporten die in fase van ZWASH zijn opgeleverd vormen de basis voor de Verkenning. Deze informatie zal worden geactualiseerd en worden gebruikt voor het opstellen van producten die in de Verkenning formeel worden vastgesteld (en daarmee geborgd in ruimtelijke procedures). In ieder geval zullen de volgende ZWASH fase 5 documenten worden geactualiseerd:

- De uitgangspuntennotitie (onderdeel van de rapportage bereikbaarheid).
- De rapportage probleemanalyse.
- Het beoordelingskader, het nulalternatief, de mogelijke oplossingsrichtingen.
- De rapportage MKBA.

2.1.2 Samenhang met overheidsbeleid

De MIRT-Verkenning sluit op verschillende plekken aan bij actueel (rijks)overheidsbeleid.

Integrale Mobiliteitsanalyse

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA⁷) brengt potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Het gaat hierbij om het vervoer van personen en goederen over wegen, vaarwegen, spoorwegen en het bus-, tram- en metronetwerk. Naast het binnenlandse vervoer wordt ook het grensoverschrijdend vervoer meegenomen in de prognoses. De IMA is de opvolger van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (NMCA 2017). Naast mobiliteit en de capaciteit en robuustheid van de netwerken geeft de IMA-2021 ook prognoses voor de bereikbaarheid van banen en voorzieningen en effecten van mobiliteit op verkeersveiligheid en emissies. Tevens wordt de klimaatgevoeligheid van de netwerken in kaart gebracht. De IMA is beleidsarm en gaat uit van projecten die al in de MIRT-verkenningfase of daarna zijn.

⁷ [Rijksoverheid - Integrale Mobiliteitsanalyse hoofdrapport \(2021\)](#)

Verstedelijkingsstrategie

Het investeren in de toekomstige bereikbaarheid van de MRA heeft een onlosmakelijke relatie met de verstedelijkingsopgave van de regio. De verstedelijkingsstrategie MRA zet in op de realisatie van een groot deel van de geplande woningen en arbeidsplaatsen in bestaand stedelijk gebied, vlakbij knooppunten van openbaar vervoer. In de verstedelijkingsstrategie MRA, die in november 2021 is vastgesteld, bepalen de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk samen de koers voor de stedelijke ontwikkeling van de MRA op de middellange (2030) en lange termijn (2050). Hierbij wordt uitgegaan van de ontwikkeling van 325.000 woningen en het toevoegen van 270.000 banen (tot 2050). Het verstedelijkingsconcept van de strategie zet in op de realisatie van een groot deel van de geplande woningen en arbeidsplaatsen in bestaand stedelijk gebied, vlakbij knooppunten van openbaar vervoer. Hierbij wordt geredeneerd vanuit nabijheid en wordt daarom allereerst gekozen voor verdichting binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij multifunctionele gebiedsontwikkeling wordt toegepast; wonen, voorzieningen én werken samen.⁸

Toekomstbeeld OV

In Nederland staan we de komende decennia voor een aantal grote opgaven. Uitdagingen waarin het OV – in combinatie met de andere modaliteiten – een belangrijke rol speelt. Het OV maakt banen en activiteiten bereikbaar, verbindt nieuwe en bestaande woongebieden, draagt bij aan sociale cohesie en maakt ook woningbouw buiten de Randstad bereikbaar. Het OV vervoert op veilige, gelijkwaardige, duurzame, kosteneffectieve en ruimte-effectieve wijze grote stromen reizigers. Kortom, het OV biedt potentie en geeft concreet antwoord op urgente maatschappelijke opgaven. Daarom is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de spoorsector, provincies, vervoerregio's en grote gemeenten de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV opgesteld.⁹

De inzichten uit het Toekomstbeeld OV laten zien dat de verbeteringen stapsgewijs doorgevoerd moeten worden, inspelend op de ontwikkelingen van bijvoorbeeld de verstedelijking of het vervoer. Het OV-netwerk kent dusdanige afhankelijkheden dat eerst een aantal fundamentele stappen nodig zijn. Door allereerst een robuuste basis neer te leggen ontstaat een vruchtbare voedingsbodem voor invulling van de ambities en schaa sprongen. Daarnaast is een aantal onafhankelijke verbeteringen in beeld gebracht. Hier liggen kansen om bij afdoende baten al eerder een verbeterd product aan te bieden aan de reiziger. Ook rond de knooppunten is het logisch om te starten bij de grootste bottlenecks en daarmee te werken aan een robuuste basis. Zie voor meer informatie over het Toekomstbeeld OV en dit project de Integrale Eindrapportage paragraaf 1.5.

Multimodaal Toekomstbeeld

In het recent vastgestelde document Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) wordt voorgesteld om met scherpe systeem- en beleidskeuzes in het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid nog een aantal stappen verder te gaan en te trachten een mobiliteitstransitie in gang te zetten. Deze transitie is gericht op het terugdringen van het autogebruik in, van en naar de steden, het stimuleren van fiets- en OV-gebruik en het inzetten van mobiliteitsmaatregelen om de gewenste gedragseffecten te stimuleren.

Omgevingsvisies

In de beide Omgevingsvisies van zowel de gemeente Amsterdam als van de gemeente Haarlemmermeer is een metroverbinding voorzien tussen stations Amsterdam Zuid en Hoofddorp, via Schiphol-centrum. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is op 8 juli 2021 door de raad vastgesteld, die van Haarlemmermeer is vastgesteld op 3 maart 2022.

Duurzaamheid

Duurzaamheid speelt een steeds grotere rol in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Sinds najaar 2016 is duurzaamheid onderdeel van alle nieuwe onderzoeken, verkenningen en planuitwerkingen binnen het MIRT. In deze MIRT-Verkenning wordt een duurzame uitvoering van het project en de exploitatie als uitgangspunt gehanteerd. In paragraaf 3.2. wordt hier nader op in gegaan.

⁸ De documenten betreffende de verstedelijkingsstrategie zijn te vinden op de [website van de Metropoolregio Amsterdam](#)

⁹ [Rijksoverheid - Ontwikkelagenda toekomstbeeld OV 2021](#)

2.2 Urgentie, problemen worden groter

Door toename van bevolking, verstedelijking en internationaal treinverkeer wordt er een (forse) toename van de af te wikkelen vervoersvraag verwacht. Dit wordt toegelicht aan de hand van enkele feiten en cijfers uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)¹⁰ die geldt als landelijk referentiekader voor de te verwachten ontwikkelingen en potentiële toekomstige bereikbaarheidsopgaven en de voor ZWASH fase 5 uitgevoerde probleemanalyse.

2.2.1 Integrale Mobiliteitsanalyse

In de IMA wordt geconstateerd dat nergens in Nederland de verwachte mobiliteitstoename groter is dan in regio Schiphol. Zo laat de groei aantal treinverplaatsingen (spoor) in de periode tot 2040 ten opzichte van 2018 zien:

- Toename nationaal in een bandbreedte¹¹ van 17% tot 35%.
- Het treingebruik groeit in de regio Schiphol bovengemiddeld hard vergeleken met de rest van de Randstad. Het aantal treinverplaatsingen neemt toe met 57% in 2040 WLO Hoog.
- Dit leidt tot veiligheidsknelpunten op de grote stations, met name op Schiphol en Amsterdam Zuid.

Voor de bus/tram/metro-verplaatsingen in de periode tot 2040 ten opzichte van 2018 geldt:

- Toename nationaal in een bandbreedte van 11% tot 30% (zie voetnoot 10).
- Het treingebruik groeit in de regio Schiphol bovengemiddeld hard vergeleken met de rest van de Randstad. Het aantal treinverplaatsingen neemt toe met 57% in 2040 WLO Hoog (WLO 2015, variant 2020, PBL, 2020).
- De openbaar vervoerconcessie Amstelland-Meerlanden is met een verwachte groei van het aantal OV-verplaatsingen van 28 tot 54% in WLO Hoog de sterkst groeiende vervoersconcessie van Nederland.

2.2.2 Probleemanalyse ZWASH fase 5

In het kader van ZWASH fase 5 (MIRT-onderzoeksfase) is de probleemanalyse voor de corridor Amsterdam-Schiphol uitgevoerd (zie rapport probleemanalyse voor de MKBA OV ZWASH (2021)). Geconstateerd is dat zonder maatregelen het OV-systeem in 2040 in en om Schiphol en Amsterdam onder grote druk staat en ambities (bijvoorbeeld ten aanzien van (inter)nationaal spoorvervoer niet behaald kunnen worden. Door de bevolkingsgroei, ook in een laag groeiscenario, zullen er in de ZWASH-corridor veel reizigers bijkomen wat door de tekortschietende OV-capaciteit leidt tot volle perrons en volle treinen, bussen, metro's en trams¹². Deze reizigersgroei zorgt ook voor wachtrijen bij de trappen en liften op de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid en soms tot het tijdelijk moeten afsluiten van perrons op Schiphol ter voorkoming van onveilige situaties.

Capaciteitsknelpunten nationaal en internationaal spoornet

De grootste capaciteitsknelpunten in de toekomst zullen zonder aangepast beleid optreden op het spoor; met name gaat het om treinen tussen Leiden en Schiphol, Rotterdam en Schiphol via de HSL en Utrecht en Amsterdam. De prognose is dat met name de Intercity's hier in 2040 zo vol zitten dat reizigers achterblijven op de perrons. De Sprinters zijn minder druk¹³. De grote bottleneck op deze relaties is de Schipholspoortunnel. De capaciteit van deze tunnel is op dit moment beperkt tot 30 treinen (IC's en Sprinters) per uur per richting. Dat is te weinig om de nationale ambities van het TBOV¹⁴ te verwezenlijken.

Transferknelpunten

Op Schiphol is de transfer nu al een probleem; er staan op het station dagelijks (pré-COVID) crowd management medewerkers voor de veilige afhandeling van reizigers. Ook wordt enkele keren per jaar het station gedurende enige tijd voor instappende reizigers volledig afgesloten. Daarom is er in 2017 al een onderzoek gestart naar de verbetering van station Schiphol: de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol (MKS). De MKS heeft geleid tot een aantal te implementeren maatregelen. In de ZWASH fase 5 probleemanalyse is aangenomen dat de MKS-maatregelen zijn

¹⁰ De integrale mobiliteitsanalyse, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021) is de opvolger van de voormalige Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).

¹¹ Bandbreedte van de verwachte ontwikkeling conform de toekomstscenario's WLO Laag en WLO Hoog.

¹² Het aantal OV-reizigers – gerelateerd aan de MRA – groeit tussen 2014 en 2040 met 50% tot 1,6 miljoen per etmaal (WLO-Hoog).

¹³ Ook op het bus- en tramnetwerk is het druk in 2040. Dit geldt name geldt voor de oost-west georiënteerde relaties in Amsterdam. Dit aspect is echter buiten scope voor de Verkenning.

¹⁴ Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: nu instappen naar 2040, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, januari 2021.

geïmplementeerd. Om transferknooppunten te beperken past ook NS haar dienstregeling aan en introduceert over enkele jaren de Airport Sprinter. Hierdoor worden de reizigers beter over de perrons verdeeld, vertrekken treinen naar een bepaalde bestemming altijd van hetzelfde perron en rijden treinen gelijkmatiger verdeeld over het uur. Echter ook na invoeren van MKS wordt -mede door de reizigersgroei- verwacht dat er in 2040 grote knooppunten op de perrons en (rol)trappen van treinstation Schiphol zullen ontstaan; met name op de (rol)trappen van perron 1/2, waar de treinen naar Amsterdam Zuid vertrekken. MKS heeft geconcludeerd dat een lange termijn oplossing niet haalbaar is binnen de scope. Daarmee is MKS een overbruggingsoplossing voor het knooppunt Schiphol. Aan ZWASH om een lange termijn oplossing te bieden.

Op station Amsterdam Zuid zijn de transferknooppunten minder groot, maar wordt verwacht dat er in 2040 (ondanks realisatie van Zuidasdok en het derde perron) weer een knooppunt op de (rol)trappen van perron 3/4¹⁵ zal optreden. Voor een uitgebreide toelichting zie rapportage bereikbaarheid ZWASH fase 5 (hoofdstuk 4).

Stedelijke knooppuntontwikkeling stagneert

Het gevolg van deze bereikbaarheidsproblemen is niet alleen verlies van reistijd en economische verlieskosten, maar ook dat woningbouwambities onder druk komen te staan. Er wordt hard gewerkt om tot 2040 in de MRA 250.000 nieuwe woningen te bouwen. Ook in de ZWASH-corridor zijn plannen voor veel extra woningen onder meer in het Schinkelkwartier en rond station Hoofddorp. Een deel van de deze nieuwe woningen zal alleen worden gebouwd als de OV-bereikbaarheid op hoger peil wordt gebracht. Het gaat dan om circa 17.000 woningen en enkele tienduizenden arbeidsplaatsen die zonder schaa sprong in het OV niet gerealiseerd zullen worden.

Onverminderde urgentie in post COVID-19 periode

Door het uitbreken van de COVID-19-pandemie zijn de aantallen reizigers in het OV sterk afgenomen. Het beeld van de vervoerders in de corridor (NS, GVB en Connexxion) is dat in 2025 het aantal reizigers van 2019 weer wordt gehaald. Als de gevolgen van COVID-19 zich beperken tot een tijdelijke dip in de economische ontwikkeling en mobiliteit en deze in circa 1-4 jaar terugveert, zijn de effecten daarvan beperkt in de welvaartsanalyses (MKBA) die een zeer lange tijdshorizon kennen (50+ jaar). Gezien het feit dat de ontwikkelingen op de lange termijn nog steeds met grote waarschijnlijkheid binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's vallen (zie ook studie KiM¹⁶), blijven de MKBA-saldi uit ZWASH fase 5 ongewijzigd. Dit is ook bevestigd door een gevoeligheidsanalyse op de MKBA-uitkomsten die in het kader van ZWASH fase 5 is uitgevoerd (zie MKBA-eindrapport (2021), paragraaf 7.2). Zoals hierboven aangegeven groeit het aantal woningen in de MRA de komende tijd flink. De groei in mobiliteit die hierdoor wordt veroorzaakt compenseert de Corona-afname van het OV-gebruik ruimschoots. Daarom wordt ervan uitgegaan dat -ondanks Corona- het OV-gebruik in de MRA nog steeds zal toenemen. Het KiM geeft aan dat voor 2040 er van uitgegaan wordt dat deze groei tussen de aangenomen ontwikkeling van WLO Laag en -Hoog¹⁷ in zal inzitten.

¹⁵ In Zuidasdok is verbreding van perron 3/4 onderzocht, maar te duur bevonden.

¹⁶ KiM - Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis (2020)

¹⁷ In WLO Hoog is de trend naar meer thuis werken reeds opgenomen door het aantal woon-werkritten voor toekomstige jaren te verlagen.

3. OPGAVEN EN DOELEN

Het doel van de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is te komen tot één voorkeursalternatief voor het OV-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Dit gebeurt door vanuit een helder geformuleerde probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen, naar kansrijke alternatieven naar één voorkeursoplossing. Het voorkeursalternatief wordt in de besluitvormingsfase van de Verkenning vastgesteld vanuit de te onderzoeken projectalternatieven.

De projectalternatieven richten zich primair op het oplossen van de in hoofdstuk 2 beschreven nationale en internationale OV-bereikbaarheidsproblemen, maar doet dat met oog voor andere maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, werkgelegenheid, groen, klimaat, ecologie, milieu en energie. Duurzaamheid wordt als randvoorwaarde gezien. Voor de uitwerking van concrete maatregelen in de Verkenning zal daarom bijvoorbeeld bij het gebruik van materialen circulariteit en beperken van het energieverbruik het uitgangspunt vormen en uiteraard zullen bij het treffen van maatregelen waardevolle en kwetsbare ecologische en cultuurhistorische zones worden vermeden. Daarnaast is er aandacht voor dat de maatregelen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen (CO₂, NO_x, fijnstof) en minder geluidsoverlast.

De volgende opgaven zijn leidend voor de Verkenning¹⁸:

- a. Het ontlasten van het landelijk spoorwegnet door oplossen capaciteitsproblemen Schipholtunnel.
- b. Het vergroten van de veiligheid op de stations Schiphol en Amsterdam Zuid.
- c. Het per OV ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties.
- d. Het mogelijk maken van nieuwe regionale, nationale en internationale OV-verbindingen.

Ieder van deze opgaven is vertaald in doelen waaraan de projectalternatieven zullen worden getoetst. Deze doelen zijn onderstaand toegelicht.

3.1 Doelstelling van de projectalternatieven

Gegeven de opgaven zijn voor de projectalternatieven de onderstaande doelstellingen geformuleerd. Deze zijn in ZWASH fase 5 reeds richtinggevend geweest voor de MKBA die ten behoeve van het Nationaal Groeifonds is opgesteld. Deze doelstellingen zullen leidend zijn voor de Verkenning en vormen ook het kader voor de toetsing van eventuele aanvullende alternatieven uit het participatieproces die gedurende de Verkenning wordt uitgevoerd ([zie hoofdstuk 6](#)).

Doelstelling 1. Oplossen capaciteitsproblemen Schipholtunnel en daarmee landelijk spoornetwerk conform OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de spoorpartijen zetten in het Toekomstbeeld OV (TBOV) in op het verder ontwikkelen van spoorboekloos rijden op de belangrijkste Spoorcorridors in Nederland, waarbij op de belangrijkste corridors minstens elke 10 minuten een trein per richting rijdt. De Ontwikkelagenda TBOV wordt landelijk breed

¹⁸ De projectalternatieven uit ZWASH fase 5 zijn reeds aan deze opgaven getoetst.

gedragen. Met het huidige nationale spoornetwerk wordt alleen op de Noord-Zuid corridor gereden middels de 6-Basis dienstregeling waarin er elke 10 minuten een trein rijdt. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is opgesteld om dit te verbeteren en uit te breiden naar de andere nationale hoofdcorridors.

De Schipholspoortunnel speelt hierin een belangrijke rol omdat de capaciteit momenteel beperkt is tot maximaal 30 treinen (IC's en Sprinters) per uur per richting. Dit is te weinig om de nationale ambities voor spoorboekloos rijden op de zes nationale hoofdspoorcorridors. In het TBOV wordt de doorgetrokken Noordzuidlijn als noodzakelijke bouwsteen voor spoorboekloos rijden gezien.

Figuur 2. Schematische weergave werken aan verbeteringen OV.



Bron: Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040.

Doelstelling 2. Verminderen transferproblematiek stations Schiphol en Zuid.

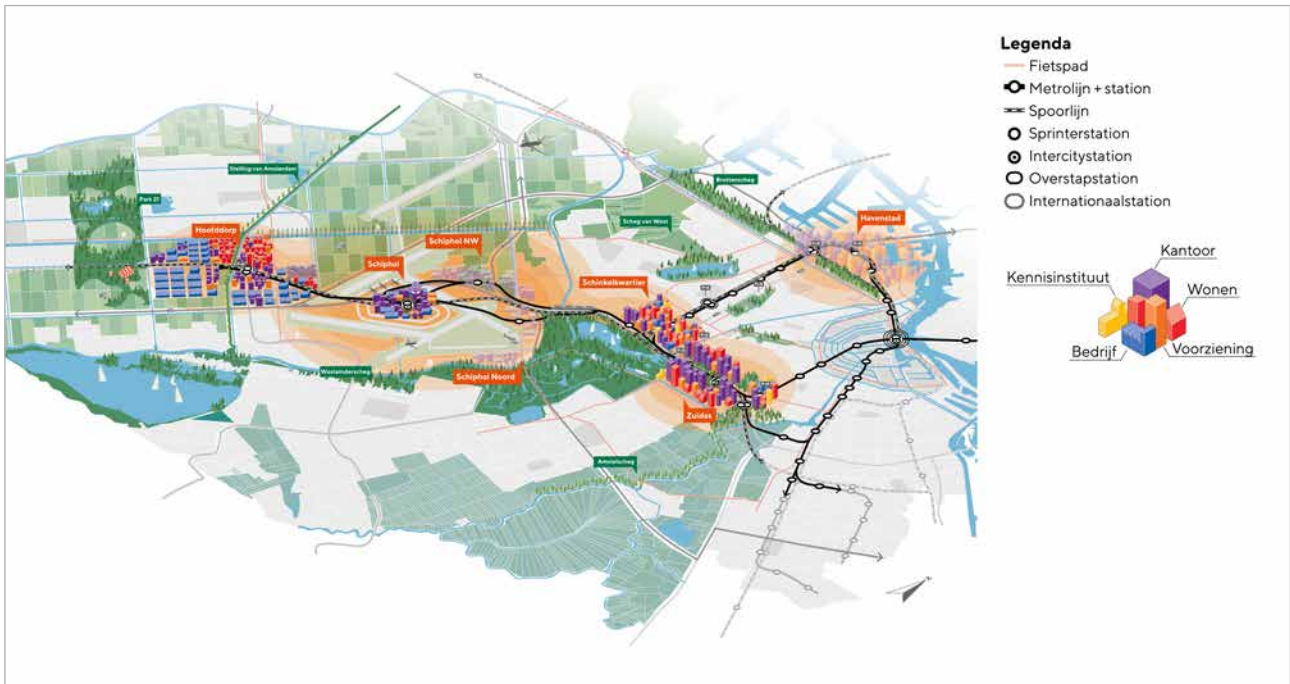
Samenhangend met dit capaciteitsknelpunt is er het transferknelpunt op met name het treinstation Schiphol en in mindere mate station Zuid. Gedurende het drukste deel van de spits wordt de druk op de transferfaciliteiten (onder meer op perrons en stijgpunten) dermate hoog dat crowd management ingezet moet worden. Het doel van dit project is het tegengaan van onveilige situaties op de stations door het voorkomen van te volle perrons en stijgpunten op treinstation Schiphol en Amsterdam Zuid, waarmee de inzet van crowd management en de reistijdverliezen ten gevolge van de transfer omlaag wordt gebracht.

Doelstelling 3. Verbeteren OV-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties.

Het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp leent zich vanwege de unieke ligging en grote economische dynamiek uitstekend voor het accommoderen van een deel van de verstedelijkingsopgave voor de MRA (zie 2.2). Een belangrijk deel van de woningbouwopgave voor de MRA kan in het plangebied worden gerealiseerd in de nabijheid van OV-verbindingen. Het aanpakken van het knelpunt Schipholspoortunnel is dan ook van cruciaal belang voor het verwezenlijken van de ambities voor de verstedelijking in de MRA. Deze kans werd al gezien in de voorlopers van het project ZWASH, namelijk het project Enter NL. In dit project werd het belang benadrukt van de ZWASH-corridor als internationale entree van Nederland. Het investeren in de OV-bereikbaarheid van de corridor tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp wordt gezien als van cruciaal belang voor het realiseren van internationaal onderscheidende vestigingsmilieus. Daarmee vergroot versterking van de OV-bereikbaarheid van de internationale entree de economische

concurrentiekracht van Nederland. Positieve spin-off effecten op BBP zijn te verwachten gezien de internationaal georiënteerde bedrijven op en rond Schiphol en de Zuidas¹⁹.

Figuur 3. Impressie ZWASH-corridor en knooppunten.



Bron: Rapportage ruimtelijk-economische ontwikkelingen: ZWASH onderzoeksfase 5 (2021).

Doelstelling 4. Intensivering internationaal treinverkeer.

De ambitie voor intensivering van het internationaal treinverkeer hangt samen met de ontwikkelingen in de luchtvaart en bijhorende ambities op het gebied van duurzaamheid. Het doel van de projectalternatieven is om het gebruik van de internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer) te verhogen en zo duurzame mobiliteit te bevorderen.²⁰ Vanuit de luchtvaart bezien hebben we het dan conform de actie agenda Air-rail (zie kamerstuk 20-11-2020) in eerste instantie over de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Goede internationale treinverbindingen zijn nodig naar het zuiden en het oosten. Zonder het oplossen van het Schipholtunnel-knelpunt is het in de toekomst slechts mogelijk om maximaal twee internationale hogesnelheidstreinen per uur/richting te laten rijden door de Schipholtunnel.²¹ Hiermee is het niet mogelijk om de ambities van het Toekomstbeeld OV in te vullen.

3.2 Duurzaamheid

De Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer heeft grote ambities op het gebied van duurzaamheid en circulariteit (zie onder meer het uitgangspuntendocument²²). De stedelijke en regionale ambities met betrekking tot duurzaamheid en circulariteit zijn in de afgelopen periode in ZWASH fase 5 voor de mogelijke metroverlenging reeds geconcretiseerd in twee concepten: 'de energieneutrale lijn' en de 'groene lijn'. Ook is in ZWASH fase 5 reeds aandacht geschonken aan innovaties (die deels op het gebied van duurzaamheid liggen, zie integrale eindrapportage²³). Beide aspecten zullen in de Verkenning nader worden uitgewerkt.

Duurzaamheid is geen doel op zich, maar de opdrachtgevers voor de Verkenning hebben grote ambities op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Uit een aantal verkennende onderzoeken is gebleken dat met de juiste maatregelen

¹⁹ Extra verstedelijking rondom de OV-knooppunten is gunstig voor de bekostiging van het project en past in de ruimtelijke opgaven van de MRA. Vanwege de relatie met de bekostiging van de infrastructurele investeringen, worden idealiter ook op dit thema bestuurlijke afspraken gemaakt en vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

²⁰ Actieagenda trein en luchtvaart, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, november 2020.

²¹ MKBA-eindrapport propositie verlengen Noord/Zuidlijn, BCI, RHDHV, Ecorys en MUST, november 2021.

²² Nota van Uitgangspunten, als onderdeel van aanvraag Nationaal Groeifonds verlengen Noordzuidlijn, Buck Consultants International, Royal HaskoningDHV, Ecorys, Nijmegen, 14 juli 2021.

²³ Integrale eindrapportage propositie verlengen Noordzuidlijn, BCI, RHDHV, Ecorys en MUST, november 2021.

een aanzienlijke CO₂- en energiebesparing kan worden bereikt. Voor ZWASH fase 5 is een Milieu Kosten Indicator (MKI) berekening opgesteld voor maatregelen die het energiegebruik van bouw en exploitatie van de infrastructuur verlagen. Er is ook een inschatting van de benodigde investeringskosten voor deze duurzaamheidsmaatregelen gemaakt. Hieruit volgt de conclusie dat het voor een duurzame uitvoering van het project zeer lonend is om voor het aanleggen van de infrastructuur en in de exploitatie circulaire- en energiebesparingsmaatregelen door te voeren en te borgen.

In de Verkenning wordt de duurzaamheidsambitie verder uitgewerkt (onder meer gebruik makend van de Handreiking verduurzaming MIRT), zodat duurzaamheid een volwaardig onderdeel van de planvorming gaat vormen, en duidelijk wordt wat voor de realisering ervan nodig is. Het in 2019 ontwikkelde groene metroconcept waarin een brede set van maatregelen is voorzien wordt dan als uitgangspunt genomen. Zo wordt uitgewerkt hoe het project een bijdrage levert aan belangrijke maatschappelijke transities (klimaatadaptatie, energiegebruik).

4. SCOPE VAN DE VERKENNING EN JURIDISCHE ASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat wel en niet tot de scope van de Verkenning wordt gerekend en wordt een aantal juridische aspecten behandeld die voor de scope van belang zijn.

4.1 Vorm van de Verkenning

In MIRT-onderzoek ZWASH is onderzoek gedaan naar oplossingen voor verwachte bereikbaarheidsknelpunten in de toekomst. De MIRT verkenning werkt hierdoor toe naar een voorkeursbesluit over de benodigde infrastructurele maatregel(en). Qua hoofdvorm en aanpak sluit dit aan op een sectorale verkenning met structuurvisie²⁴ conform de MIRT spelregels 2016.

Zoals in de inleiding is beschreven, blijkt uit een brede afweging van oplossingsrichtingen en uitgevoerde MKBA, dat het verlengen van de metro Noordzuidlijn tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest de meest voor de hand liggende optie is. In de MIRT Verkenning zullen de procedures voor zeef 1 en zeef 2 formeel worden doorlopen. Daarbij zullen (ten behoeve van zeef 2) ook de milieu- en natuureffecten van de alternatieven gedetailleerd in kaart worden gebracht middels het opstellen van een Milieu effect rapport. Ook zal de participatie conform de richtlijnen worden uitgevoerd.

4.2 Scope van de Verkenning

Tot de scope van de Verkenning worden alle werkzaamheden gerekend die nodig zijn om het voorkeursbesluit te nemen (zijnde het besluit over het voorkeursalternatief), om de Bestuursvereinkomst op te stellen en om de overgang naar de Planuitwerkingsfase soepel te laten verlopen. Het voorkeursalternatief betreft OV-infrastructuurmaatregelen, daarmee ligt de inhoudelijke scope van de Verkenning vast. Aan ieder van de projectalternatieven kleven risico's. Deze risico's zullen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief worden betrokken. Voor alle alternatieven wordt daarom een gedegen risicodossier opgesteld en worden tracékeuzes gemaakt.

Binnen de af te wegen projectalternatieven zijn keuzes nodig voor onder meer stationsligging en tracé. Deze keuzes maken onderdeel uit van het voorkeursalternatief en worden ook in deze Verkenning gemaakt. Onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie wordt daarom in zeef 2 van de Verkenning ([zie 5.4](#)) voor de kansrijke alternatieven in ieder geval gewerkt aan:

- De route van het trace.
- De stationsligging en de globale ruimtelijke inpassing van de stations. Het betreft hier de stations zelf, maar niet de omgeving. De ruimtelijke inrichting van de stationsomgeving, inclusief bijvoorbeeld bushaltes, groenvoorzieningen en fietsparkeervoorzieningen is aan de betreffende gemeenten en is in de Planuitwerkingsfase aan de orde.
- De vraag hoe de alternatieven zo duurzaam en innovatief mogelijk uitgevoerd kunnen worden binnen het bestaande kostenkader.
- Het uitwerken van de projectrisico's zoals beschreven in hoofdstuk 5.
- De manier waarop het vervoersysteem op hoofdlijnen wordt ingericht (operationeel concept) en de afhankelijkheden tussen de verschillende OV-modaliteiten.
- Financiering en bekostiging aanlegkosten.

²⁴ De term *Structuurvisie* kan onbedoeld de suggestie wekken, dat een integraal gebiedsplan wordt opgesteld. Dat is nu niet aan de orde, maar zal na het voorkeursbesluit mogelijk wel in de planuitwerkingsfase aan de orde komen. Ten tweede gebruiken we in dit Startdocument de term structuurvisie die past bij het huidige wettelijk kader van de Wro. Binnen afzienbare tijd zal de Omgevingswet in werking treden en wordt de structuurvisie een omgevingsvisie. In 4.3.3 wordt hier verder op in gegaan.

In scope zit ook het werken aan 100% financiering en bekostiging van de aanlegkosten van het voorkeursalternatief. Voordat het besluit over het voorkeursalternatief kan worden genomen dient dit namelijk geregeld te zijn. Afspraken hierover worden opgenomen in de Bestuursovereenkomst.

In het nog op te stellen meer gedetailleerde PvA voor de Verkenning die als basis voor een uitvraag aan externe partijen/ advies- en ingenieursbureaus zal worden gebruikt, zullen bovenstaande onderwerpen qua gewenst detailniveau nader worden gespecificeerd.

4.2.1 Raakvlakprojecten

In de omgeving van het project spelen diverse ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn of zelfs randvoorwaardelijk zijn voor het project. Met deze raakvlakprojecten stemmen we tijdens de Verkenning af. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- ZuidasDok.
- Onderzoek parallelstructuur A4.
- Derde perron Amsterdam Zuid (randvoorwaardelijk voor het project).
- Multimodale Knoop Schiphol.
- Gebiedsontwikkeling Schinkel.
- Ontwikkeling stationsgebied Hoofddorp.

4.3 Juridische aspecten

Het rijk heeft spelregels voor het MIRT opgesteld. Dit spelregelkader bestaat uit twee delen. In deel I is het beleidsmatige proces opgenomen. Deel II beschrijft de besluitvormingsvereisten bij het rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele (gedeeltelijke) financiële rijksbijdrage voor het project vanuit het IF/MF. Hoe de benodigde informatie dient te worden verkregen wordt beschreven in diverse handreikingen. Daarmee zijn zowel de MIRT spelregels als de handreiking MIRT-m.e.r. een belangrijk richtsnoer voor de Verkenning. De handreiking en de spelregels zijn echter geen knellend keurslijf, ze zijn niet wettelijk vastgelegd en in afstemming met de verantwoordelijke interne opdrachtgever van IenW kan op punten van de spelregels en handreiking worden afgeweken. Het ministerie van IenW heeft aangegeven dat het vanwege de urgentie van de problematiek haar voorkeur heeft om zoveel mogelijk informatie uit voorgaande ZWASH onderzoeksfasen te gebruiken voor de Verkenning.

4.3.1 Plan-MER

In de verkenningsfase worden meerdere projectalternatieven waaronder in ieder geval een spoor-, BRT- en metro-alternatief met elkaar vergeleken. Om alle alternatieven op de juiste wijze met een goede integrale afweging en op het juiste niveau af te wegen tegen het nulalternatief, wordt het uitvoeren van een m.e.r. procedure met als op te leveren product een Plan-MER, wenselijk geacht.

Procedures:

Gelet op het feit dat thans nog alternatieven worden meegenomen waarvoor drie verschillende bevoegde gezagen aan de orde kunnen zijn, lijkt een structuurvisie aangewezen zodat het MER daarmee alles omvattend kan zijn. Aangewezen lijkt het volgende.

1. Besluit tot voornemen vaststellen Structuurvisie op grond van de Wro (Omgevingsvisie Omgevingswet) door de verschillende bevoegde gezagen (gemeenten, provincie en rijk). Op deze manier zijn in deze eerste stap van de Verkenningsfase nog alle bevoegde gezagen aan zet wat passend is gezien meerdere mogelijke projectalternatieven in deze fase.
2. De verkenningsfase (voor structuurvisie) starten bij de verschillende bestuurslagen, daarbij moet het detailniveau van de structuurvisie in de verkenning aan elkaar gelijk zijn. Gedacht kan worden aan het starten van een verkenning vanuit het projectbureau die vervolgens door de verschillende bevoegde gezagen bestuurlijk wordt vastgesteld.

Eindproduct: Notitie reikwijdte en detailniveau, vastgesteld door alle bevoegde gezagen.

3. Plan-MER opstellen als basis voor de structuurvisie(s). De m.e.r.-procedure ziet toe op het detailniveau van de structuurvisie.

Eindproduct: Plan-MER

a. De uit te voeren m.e.r. procedure dient voor de alternatieven op de 3 verschillende bestuurslagen te zien. Er is gekozen voor het opstellen van één MER rapport voor alle alternatieven, in opdracht van alle bevoegde gezagen. Het stroomlijnen van de opdracht voor het MER is hierbij van groot belang.

4. Ontwerp-structuurvisie vaststellen op niveau van bevoegd gezag dat op grond van het voorkeursalternatief aan zet is. Niet alle bevoegde gezagen stellen dus een ontwerp-voorkeursbesluit vast. Bij metro bijvoorbeeld zijn dat dus de gemeenten. In dat geval stelt het rijk dus geen structuurvisie vast. (Let op, in geval van Omgevingswet is er geen doorwerking meer naar lagere bestuurslagen, omdat de Omgevingsvisie alleen voor het eigen grondgebied geldt).

Eindproduct: Ontwerp-structuurvisie

5. Structuurvisie definitief vaststellen, alleen op (bestuurlijk)niveau van het gekozen alternatief, incl. ter inzagelegging Plan-MER;

Eindproduct: Structuurvisie

4.3.2 Initiatiefnemer, het bevoegd gezag en coördinerende partij.

In het kader van milieueffectrapportage (MER) en de daarbij horende procedure (m.e.r.), moet onderscheid worden gemaakt tussen de initiatiefnemer en het bevoegd gezag. De initiatiefnemer die een project of plan wil realiseren, beschrijft de verwachte gevolgen van dat project of plan voor het milieu (of laat deze beschrijven). Dit wordt vastgelegd in een milieueffectrapport (MER). De verantwoordelijke overheid – het bevoegd gezag – neemt het MER mee in haar overwegingen die ten grondslag liggen aan het voor het project te nemen ruimtelijke besluit – bijvoorbeeld een tracébesluit, of bestemmingsplan/ inpassingsplan – of vast te stellen structuurvisie. De initiatiefnemer is dus degene die een m.e.r.-plichtige activiteit wil ontplooiën en het bevoegd gezag is de overheid die het m.e.r.-plichtige besluit neemt.

Initiatiefnemer

De overheden op de drie verschillende bestuurslagen die betrokken zijn bij deze verkenningsfase, wijzen de projectorganisatie aan als initiatiefnemer, De verschillende partijen zullen de projectorganisatie hiertoe opdracht verlenen dan wel machtigen.

Bevoegd gezag

Zolang er in het m.e.r. proces projectalternatieven mogelijk zijn waarvoor de verantwoordelijkheid op meerdere bestuurslagen ligt, kan de bevoegd gezag rol door zowel het rijk, provincie als de gemeenten worden ingevuld. Wanneer bekend is welk voorkeursalternatief de basis vormt voor de ontwerp-structuurvisie en het ontwerp-voorkeursbesluit zal de bevoegd gezag rol toegewezen worden aan de bestuurslaag dat op grond van het voorkeursalternatief aan zet is.

Vanuit efficiencyoverwegingen en zorgvuldigheid wordt de gemeente Amsterdam als coördinator aangesteld over de inspraak en vaststelling van de Plan-MER en alle producten die daarvoor nodig zijn, zoals een Nota Reikwijdte en Detailniveau. De coördinerende rol van Amsterdam voor het ter visie leggen en vaststellen van het Plan-MER houdt in dat Amsterdam er in ieder geval zorg voor draagt dat:

- Er één gezamenlijke Plan-MER/Structuurvisie wordt opgesteld.
- De ter visie legging door de desbetreffende bevoegd gezagen afzonderlijk maar gelijktijdig gebeurt.
- De vaststelling door de desbetreffende bevoegd gezagen afzonderlijk gebeurt.
- De zienswijzeterminen gelijklopen en de reacties op de zienswijzen gecoördineerd worden.

NB. Het bevoegd gezag voor het project- en aanlegbesluit hoeft niet hetzelfde te zijn als dat voor de Plan-MER. Het bevoegd gezag voor het project- en aanlegbesluit is gekoppeld aan het voorkeursalternatief en dient aan het einde van de Verkenningfase bekend te zijn en te worden opgenomen in de Bestuursovereenkomst. Het opstellen van de Bestuursovereenkomst is de verantwoordelijkheid van de projectorganisatie MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.

4.3.3 Omgevingswet

Het vigerend wettelijk kader is momenteel (juli 2022) de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en in geval van een spooraanpassing de Tracewet. Het is zeer waarschijnlijk dat gedurende de looptijd van de Verkenning de Omgevingswet (OW) in werking treedt. Laatste stand van zaken is dat dit waarschijnlijk 1 juli 2023 zal zijn. Dit impliceert dat het planologisch mogelijk maken van het voorkeursalternatief vermoedelijk zijn grondslag zal moeten vinden in de Omgevingswet. Het project zal dus rondom de vereisten van de OW worden vormgegeven.

Structuurvisies bestaan niet meer in dezelfde vorm onder de OW. Het instrument “omgevingsvisie” komt daar het meest dicht in de buurt. De Omgevingsvisie (Eén omgevingsvisie voor het gehele grondgebied van een gemeente of provincie of het rijk) is echter niet bindend voor andere bestuurslagen en meer omvattend. In de omgevingsvisie legt de gemeente of provincie haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. Er wordt steeds één omgevingsvisie voor het hele grondgebied vastgesteld. Daarnaast kan de gemeente samen met een andere gemeente of met de provincie een gezamenlijke of regionale omgevingsvisie opstellen. De omgevingsvisie is ‘zelfbindend’ voor de bestuurslaag die het heeft opgesteld. De omgevingsvisies van het Rijk en van de provincies werken dus niet rechtstreeks door in de omgevingsvisie (of plannen/besluiten) van de gemeente. Omgevingsvisies zijn ook breder dan structuurvisies, zij beschrijven het beleid voor de fysieke leefomgeving namelijk integraal. Dat wil zeggen dat de visie betrekking heeft op alle onderdelen van de fysieke leefomgeving, aansluitend bij de reikwijdte van de Omgevingswet. De visievorming op verschillende terreinen zoals water, bodem, lucht, natuur, landschappen en cultureel erfgoed wordt in de omgevingsvisie niet alleen samengevoegd, maar ook met elkaar verbonden.

Door de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer zijn inmiddels Omgevingsvisies opgesteld. In beide Omgevingsvisies zijn reeds planologische haakjes opgenomen voor het verlengen van de Noordzuidlijn. Gedeeltelijke wijziging van een Omgevingsvisie is mogelijk. Dit lijkt hier aangewezen om te doen, waarmee alleen tegen deze wijziging rechtsbescherming dan open staat.

Gezien de onduidelijkheid over de OW hanteren wij voorlopig het uitgangspunt dat wordt gewerkt met procedures voor een Structuurvisie (op basis hiervan dus inspraak en participatie organiseren) en dat als gedurende het project er meer duidelijkheid komt we zullen komen met een wijzigingsvoorstel op een Omgevingsvisie en hierop de procedure aanpassen.

5. AANPAK VAN DE VERKENNING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen toegelicht welke stappen worden doorlopen en op welke wijze. Detailuitwerking en planning/doorlooptijd zal worden opgenomen in het meer gedetailleerde Plan van Aanpak dat na de Startbeslissing zal worden opgesteld.

Aanpak op hoofdlijnen

We volgen de fasering uit de handreiking MIRT-m.e.r.²⁵ en gebruiken daar waar opportuun, informatie uit eerdere onderzoeken. Alvorens we die eerdere informatie gebruiken zal die worden gecontroleerd op bruikbaarheid en actualiteit. Zeef 1 wordt doorlopen door als eerste een longlist van alternatieven op te stellen en daarbij de uitkomsten van de participatie (zie hoofdstuk 6) te betrekken en vervolgens deze longlist te toetsen aan een beoordelingskader. De alternatieven die uit deze toetsing als meest kansrijk naar voren komen (shortlist) worden vervolgens nader uitgewerkt en beoordeeld. De verzamelde informatie wordt verwerkt in een Plan- MER en Structuurvisie/Omgevingsvisie conform de daarvoor geldende richtlijnen. De aanpak is erop gericht om voldoende beslisinformatie te verzamelen voor het voorkeursbesluit. Naast het werken aan de Structuurvisie en het milieu effect rapport (MER) wordt gewerkt aan het risicodossier voor de kansrijke alternatieven (na zeef 1). Dit is een belangrijke stap voor het in beeld brengen en beheersen van de risico's van de kansrijke alternatieven. Het risicodossier van het voorkeursalternatief vormt input voor de Bestuursvereenkomst die aan het einde van de Verkenning wordt opgesteld en die de overgang naar de Planuitwerkingsfase markeert.

In onderstaand overzicht staan de producten opgenomen waarlangs we het proces willen organiseren en structureren. In figuur 7 (zie 7.2) is opgenomen welke organisatieonderdelen verantwoordelijk worden voor het opstellen van deze producten.

Overall productenoverzicht:

A. Formele producten:

- Startdocument.
- Startbeslissing
- Samenwerkingsvereenkomst voor de Verkenningfase tussen de betrokken partijen
- Nota Kansrijke oplossingsrichtingen.
- Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
- MER
- Ontwerp Structuurvisie
- Structuurvisie
- Besluit voorkeursalternatief
- Bestuursvereenkomst waarin opgenomen afspraken over bekostiging, risicoverdeling, bevoegd gezag projectbesluit, toekomstige beheerders, marktpartijen en mogelijk ook over projectgerelateerde woningbouw.

B. Inhoudelijke en procesmatige producten:

- Plan van Aanpak
- Probleemanalyse
- Nota van Uitgangspunten
- Longlist mogelijke oplossingsrichtingen
- Beoordelingskader
- *Concept of Operations* (op hoofdlijn)

²⁵ Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016; MIRT en m.e.r., verkenning en planuitwerking (handreiking). Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2019.

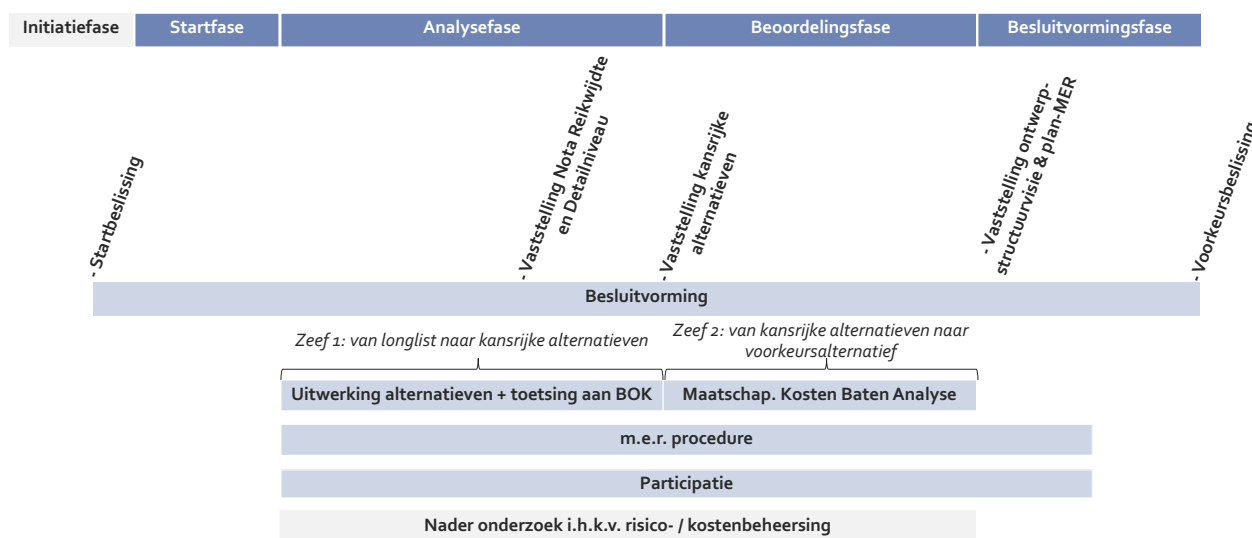
- Civieltechnische uitwerkingen maatgevende kunstwerken en tracédelen
- Kostenramingen (LCC)
- MKBA
- Rapportage ruimtelijke inpassing stations
- Rapportage duurzaamheid
- Participatieverslag verkenningfase
- Inkoopstrategie
- Risicodossier
- Uitvoeringsplanning

Conform de MIRT-handreiking is de aanpak voor de Verkenning opgedeeld in vier fasen (zie figuur 4):

1. Startfase.
2. Analysefase
3. Beoordelingsfase
4. Besluitvormingsfase

Naast de reguliere aanpak en werkzaamheden in een MIRT verkenningfase, wordt er steviger ingezet op een betere risico en kostenbeheersing. In het onderstaande figuur wordt per fase aangeven welke werkzaamheden worden verricht en -indien van toepassing- welke werkzaamheden op een andere wijze worden ingevuld dan in de MIRT-m.e.r. handreiking is aangeven.

Figuur 4. Fasering MIRT verkenning en proces van longlist naar voorkeursalternatief.



In het onderstaande wordt per stap aangeven welke werkzaamheden worden verricht.

5.2 Stap 1. Startfase

Producten:

- Integraal Plan van Aanpak
- Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst
- Openbare kennisgeving van het voornemen om een MIRT-Verkenning te starten gericht op het maken van een Structuurvisie
- Probleemanalyse
- Beoordelingskader

In de startfase wordt het project opgestart. Het integrale plan van aanpak (PvA) wordt verder uitgewerkt, de projectorganisatie en de bemensing worden geregeld, het proces van inhuur en aanbesteding wordt gestart, het

onderzoeksbudget wordt beschikbaar gesteld, de planning wordt meer gedetailleerd, er wordt een openbare kennisgeving gepubliceerd over de Verkenning en de manier waarop omgevingspartijen betrokken worden. Ook wordt in een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst vastgelegd hoe partijen voor de Verkenningfase wensen samen te werken, welke overwegingen daarbij spelen, wat de scope van de Verkenning is en hoe de governance en projectorganisatie wordt geregeld.

5.2.1 Integrale Plan van Aanpak

In het integrale PvA is specifiek aandacht voor:

- Participatie en communicatie (in hoofdstuk 6 wordt de aanpak op dit aspect reeds in hoofdlijnen beschreven).
- De risico's.
- De Bestuursovereenkomst die is voorzien aan het einde van de Verkenning .
- De aan de OV-investering gekoppelde woningbouw.
- De impact van de Omgevingswet (zie 4.3).
- Duurzaamheid en innovatie.
- Detailplanning.

5.2.2 Samenwerkingsovereenkomst

In de samenwerkingsovereenkomst wordt een nadere onderbouwing van het projectbudget van de verkenningsfase gegeven en afspraken gemaakt tussen partijen over onder andere subsidieverstrekking vanuit de Rijksoverheid ²⁶. Ook zullen afspraken over financiële bijdrage aan het projectbudget en risicoverdeling van de verkenningsfase, opdrachtverlening aan opdrachtnemer, ter beschikking stelling van het projectbudget en afspraken over (financiële) verantwoording onderdeel uitmaken van de nadere uitwerking. Tevens worden hierin de afspraken over de financiële dekking van de meest voor de hand liggende optie, governance en organisatie vastgelegd.

5.2.3 Probleemanalyse en beoordelingskader

Zoals aangegeven zijn in eerdere onderzoeksfases reeds een probleemanalyse en een beoordelingskader opgesteld. Wij zullen deze documenten controleren op actualiteit en zo nodig aanpassen. De probleemanalyse en het beoordelingskader worden geïntegreerd in het concept van de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD, zie 5.3.2) die ter visie zal worden gelegd.

5.3 Stap 2. Analysefase en zeef 1

Producten:

- Nota van Uitgangspunten
- Concept Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD)
- Nota Kansrijke oplossingsrichtingen

5.3.1 Nota van Uitgangspunten

ZWASH fase 5 is eind 2021 afgesloten. Ten behoeve van deze fase zijn uitgangspunten voor de situatie in 2040 opgesteld (zie NvU, juli 2021) bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijke scenario's, de OV- en autonetwerken, de brandstofprijzen en OV-tarieven, de discontovoeten, de reistijdwaarderingen, het aantal luchtvaartreizigers en zo nog veel meer. Als eerste activiteit van stap 2 zullen deze uitgangspunten worden geactualiseerd.

5.3.2 Concept Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD)

In de analysefase wordt het concept van de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. In deze Nota wordt aangegeven hoe het project er uitziet, wat de scope is en tot in welk detail de projectalternatieven in de Verkenning worden uitgewerkt. In de standaard MIRT-aanpak is de NRD een beperkte procesbeschrijving op hoofdlijnen en wordt niet naar oplossingsrichtingen vooruit gekeken. In de NRD die wij voor ogen hebben wordt aangegeven wat het resultaat is van alle onderzoeken die inmiddels zijn uitgevoerd, welke oplossingsrichtingen zijn geïnventariseerd (longlist) en wat het resultaat is van de bestuurlijke afwegingen tot nu toe (wat de meest voor de hand liggende optie is en waarom).

²⁶ De regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten, 10 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/44209, zal als leidraad gebruikt worden bij het maken van nadere afspraken tussen Rijk en regio.

Reeds onderzochte oplossingsrichtingen en alternatieven

Zoals in 2.1.1. reeds is aangegeven zijn voor de beschreven problematiek tijdens de voorgaande fases van het MIRT-onderzoek ZWASH reeds oplossingsrichtingen en alternatieven in beeld gebracht die een bijdrage kunnen leveren aan de doelstelling. In ZWASH fase 5 is op deze wijze een zo volledig mogelijk overzicht gemaakt van ruim 30 oplossingsrichtingen, de zogenaamde longlist van mogelijke oplossingsrichtingen. Deze longlist gebruiken wij als start van de participatie (zie ook hoofdstuk 6). In ZWASH fase 5 is tevens een beoordelingskader ontwikkeld om deze ruim 30 oplossingsrichtingen/maatregelen aan de doelstellingen te toetsen²⁷. Deze toetsing heeft geleid tot een voorlopige shortlist van vijf kansrijke alternatieven (zie tabel 1).

Tabel 1. Samenvattend overzicht van de vijf kansrijke projectalternatieven uit ZWASH fase 5.

PA1	Bus Rapid Transit (BRT-systeem)	Nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur om hoogfrequent dubbelgelede bussen te kunnen rijden op de relatie Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid.
PA2	Nieuwe spoortunnel	Nieuwe spoortunnel en treinstation voor Schiphol voor Sprinter treinen.
PA3	Metro, verlengen Noord/Zuidlijn	Nieuwe metroverbinding van Amsterdam Zuid tot Schiphol/Hoofddorp dat op het Amsterdamse metronet aansluit op de bestaande Noord/Zuidlijn. Met drie tracévarianten: 3.1 Metro tot Schiphol: metrostation Schiphol bovengronds. 3.2 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noordwest): metrostation Schiphol ondergronds. 3.3 Metro tot Hoofddorp (via Schiphol Noord): metrostation Schiphol ondergronds.

Zie hieronder de schematische weergave van de projectalternatieven PA1, PA2 en PA3.



We zien de concept NRD als startpunt voor de formele participatie en als start van de Verkenning (kennisgeven van het voornemen). Voordat we de NRD opstellen hebben we een informatief gesprek met de Commissie m.e.r. Conform de MIRT-speleregels wordt de concept NRD door de bevoegd gezagen (zie 4.3) vrijgegeven voor participatie (ter visie legging). Hierbij wordt aan de participanten gevraagd om op een aantal concrete vragen te reageren. Participatie over de NRD is in de m.e.r.-procedure die wij volgen niet verplicht, maar wij hechten belang aan grote betrokkenheid van de omgeving, vandaar dat wij het voornemen om deze Verkenning te starten, gecombineerd met de concept NRD vrijwillig ter visie te leggen. Na de ter visie legging zal een Nota van Beantwoording worden opgesteld. De formele procedures die voor de ter visie legging door de bevoegd gezagen van de concept NRD worden gevolgd, worden gecoördineerd door de gemeente Amsterdam (zie 4.3).

Meest voor de hand liggende optie

In ZWASH fase 5 zijn de in tabel 1 opgenomen alternatieven exploitatief en civieltechnisch nader uitgewerkt en is voor de integrale afweging een MKBA opgesteld waarin de welvaartseffecten van deze alternatieven ten opzichte van het nulalternatief zijn bepaald. De MKBA en de overige beslisinformatie (zie het ZWASH-document Integrale Eindrapportage (2021), hoofdstuk 4) leidt tot de conclusie dat het verlengen van de Noordzuidlijn (metro) vanaf station Zuid naar

²⁷ Voor meer informatie zie Integrale Eindrapportage ZWASH fase 5 (2021), paragraaf 2.2.

Hoofddorp via Schiphol Noordwest het beste aan de doelen tegemoetkomt. De betrokken bestuurders hebben deze voorkeur op 2 december 2021 bestuurlijk bekrachtigd. Ten behoeve van de Verkenning wordt het metroalternatief tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest als meest voor de hand liggende optie aangemerkt.

5.3.3 Doorlopen zeef 1 en Nota Kansrijke oplossingsrichtingen

De ter visie legging van de concept NRD kan leiden tot andere oplossingsrichtingen dan de vijf alternatieven die reeds voorlopig als kansrijk zijn aangemerkt. Om dit punt te markeren zal in deze fase daarom na de ter visie legging van de concept NRD een Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) worden opgesteld en formeel bestuurlijk worden bekrachtigd. Daarmee wordt recht gedaan aan de participatie die op de NRD zal plaatsvinden. Ook zal hier het zeef 1 proces worden gevolgd om van longlist naar shortlist te komen. Dit impliceert dat alle alternatieven globaal worden beoordeeld tegen het beoordelingskader. Hieruit volgt een voorstel voor de Kansrijke oplossingsrichtingen. De Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) zal formeel worden vastgesteld.

5.4 Stap 3. Beoordelingsfase en zeef 2

Producten:

- PlanMER
- MKBA
- Ontwerp Structuurvisie
- Rapport duurzaamheid en innovatie

Na de formele bekrachtiging van de NKO worden in de beoordelingsfase de vijf kansrijke alternatieven uit ZWASH fase 5, aangevuld met alternatieven die uit de ter visie legging van de NRD komen nader uitgewerkt en beoordeeld om te komen tot een selectie van één voorkeursalternatief. In deze stap worden technische ontwerpen van de kansrijke oplossingen gemaakt, kostenramingen opgesteld, vervoerwaarde berekeningen uitgevoerd, een Plan MER opgesteld en een MKBA gemaakt. Deze werkzaamheden zijn voor de 5 alternatieven uit tabel 1 reeds grotendeels uitgevoerd, maar zullen worden geactualiseerd en gedetailleerd. Indien er uit de ter visie legging van de NRD andere kansrijke oplossingen naar voren komen, worden voor deze ook de genoemde werkzaamheden uitgevoerd. Als onderdeel van het werk aan zeef 2 wordt tevens een plan MER en MKBA opgesteld. Als basis voor de MKBA gebruiken we de MKBA uit ZWASH fase 5 en vullen die aan met oplossingsrichtingen die uit de eerste ronde participatie kunnen komen. Ook zullen in de MKBA conform de MIRT-spelregels de milieu- en natuureffecten meer diepgaand worden beschouwd dan dat in ZWASH fase 5 het geval was. Met deze informatie wordt vervolgens conform de MIRT-spelregels zeef 2 uitgevoerd. Voor deze zeef 2 wordt het voor zeef 1 gebruikte beoordelingskader aangepast. Het beoordelingskader bevat dan indicatoren die gekoppeld zijn aan het Plan MER en de kosten/baten analyse. De alternatieven worden met het nulalternatief vergeleken op technische maakbaarheid, juridische aspecten, milieu-aspecten, kosten, baten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en stuurbaarheid.

5.4.1 Uitvoeren Plan m.e.r.

Voor het opstellen van het MER (Milieu Effect Rapport) en het uitvoeren van de m.e.r.-procedure wordt een extern bureau ingehuurd. De m.e.r. procedure ligt vast in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het concept MER wordt samen met het Ontwerp Structuurvisie ter visie gelegd. Ook wordt op het concept MER advies van de Commissie MER gevraagd. Opmerkingen van Commissie en de omgeving zullen in het MER worden verwerkt. Het MER wordt uitgevoerd op de resultaten van zeef 1. De scope van de m.e.r. betreft dus minimaal vijf kansrijke projectalternatieven²⁸. Alle alternatieven worden afgezet tegen een referentie- of nulalternatief (de situatie in het prognosejaar bij 'niets doen').

Het detailniveau van het plan-MER.

Het plan-MER is passend bij het detailniveau van de verkenningsfase. Het plan-MER is hiermee voldoende concreet om op structuurvisieniveau besluiten te nemen. Aan het in te huren bureau zal worden gevraagd of het detailniveau van de voorhanden uitwerkingen van de projectalternatieven voor het opstellen van het MER voldoende is, of dat er een verdiepingsslag nodig is.

²⁸ Indien uit de participatie andere kansrijke alternatieven komen zullen ook die door de m.e.r. worden gehaald.

Het op te stellen plan-MER bevat de milieu-informatie van de alternatieven en wordt gebruikt in de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen. De keuze van het voorkeursalternatief zal in belangrijke mate ook worden bepaald door andere factoren. Daarbij gaat het vooral om de mate waarin de doelstellingen worden gerealiseerd en (uiteraard) over kosten en baten, technische uitvoerbaarheid et cetera.

NB. In de Startfase wordt beslist of het meerwaarde heeft om in het Plan-MER naast de milieueffecten ook de ruimtelijke effecten inzichtelijk te maken. Dit is bijvoorbeeld in ZuidasDok gedaan (bron: ZuidasDok MER 2012²⁹, pag. 71 ev).

5.4.2 Opstellen MKBA

We zullen de voor ZWASH fase 5 opgestelde MKBA toetsen op bruikbaarheid voor de Verkenning. Dat doen we in eerste instantie door de uitgangspunten te actualiseren (zie 5.3.1). Indien er additionele kansrijke alternatieven uit de participatie komen, worden ook die door de MKBA gehaald. In elk geval zullen de milieu- en duurzaamheidseffecten van de alternatieven nu meer gedetailleerd worden bepaald en in de MKBA opgenomen.

5.4.3 Opstellen Ontwerp Structuurvisie

Het voorkeursbesluit gaat over het infrastructuurproject. Daarmee ligt het object van het besluit en de vorm van de Ontwerp Structuurvisie vast. We stellen in deze Verkenningfase een sectorale (en geen integrale) Structuurvisie op.

In de Ontwerp Structuurvisie worden de conclusies samengevat van de MKBA en het plan-MER en wordt de keuze van het voorkeursalternatief (en de daarbij gehanteerde weging van belangen) onderbouwd. De onderbouwing wordt gebaseerd op een afweging van infrastructurale kosten, baten en kosten (MKBA), reistijden, technische complexiteit, toekomstwaarde (in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen), inpassing, milieu-aspecten et cetera.

De Ontwerp Structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het project voor zowel de infrastructuur (spoor, BRT of metro), stations, OV en de stedenbouwkundige inpassing van tracé en stations/haltes. De Ontwerp Structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop wordt voorgesteld voorgenomen activiteiten kunnen worden verwezenlijkt (Wro, artikel 2.3). De Ontwerp Structuurvisie is kaderstellend voor volgende uitvoeringsbesluiten en bestemmingsplannen en vormt daarmee de basis voor verdere planuitwerking. In de Ontwerp Structuurvisie wordt de scope voor het realisatieproject vastgelegd en wordt de uitvoerbaarheid (haalbaarheid en betaalbaarheid) aannemelijk gemaakt. De Ontwerp Structuurvisie omvat tevens de onderbouwing van het Voorkeursalternatief en vormt de basis voor de Voorkeursbeslissing.

De Ontwerp Structuurvisie wordt ter visie gelegd aan de omgeving (zie hoofdstuk 6). Daarna wordt het Ontwerp aangepast en de definitieve Structuurvisie opgeleverd en wordt deze vastgesteld door de bevoegd gezagen.

5.4.4 Duurzaamheid en innovatie

Producten:

- Plan van Aanpak duurzaamheid en innovatie
- MKI voor alle metro alternatieven.

Het projectteam heeft grote ambities op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. In het uitgangspuntendocument³⁰ is aangegeven dat dit ook gaat gelden voor alle werkzaamheden. De stedelijke en regionale ambities met betrekking tot duurzaamheid en circulariteit zijn in de afgelopen periode in de MRA voor de mogelijke metroverlenging reeds geconcretiseerd in twee concepten: 'de energie neutrale lijn' en de 'groene lijn'. Deze concepten zullen in de Verkenning nader worden uitgewerkt. Om dat goed te doen zal eerst een Plan van Aanpak duurzaamheid worden gemaakt. Ook zal in elk geval een MKI worden opgesteld aangezien daar in ZWASH fase 5 goede ervaringen mee is opgedaan (zie rapport duurzaamheid verlengen Noordzuidlijn op basis van MKI (2021)). In deze MKI zal zowel de aanleg als de exploitatie van de alternatieven worden meegenomen.

²⁹ Er is ook nog een officiële projectMER uit 2015.

³⁰ Nota van Uitgangspunten, als onderdeel van aanvraag Nationaal Groeifonds verlengen Noordzuidlijn, Buck Consultants International, Royal HaskoningDHV, Ecorys, Nijmegen, 14 juli 2021.

5.5 Stap 4. Besluitvormingsfase.

Producten:

- Structuurvisie
- Bestuursovereenkomst waarin opgenomen de uitvoeringsstrategie voor de planuitwerkingsfase.

Het voorkeursalternatief wordt voorgelegd aan de bestuurders en vastgesteld. Tevens wordt de ontwerp structuurvisie aangepast aan de hand van de resultaten van de participatie (opstellen Nota van Beantwoording) en omgevormd tot Structuurvisie. In deze stap wordt de Structuurvisie bestuurlijk bekrachtigd. Ter objectiveren van het doorlopen proces en de opgeleverde producten ten behoeve van de Structuurvisie worden deze -voordat ze ter besluitvorming worden voorgelegd- onderworpen aan een gate review. Deze gate review zal door een onafhankelijke partij worden uitgevoerd. De besluitvormingsfase heeft een sterk politiek-bestuurlijk karakter waarbij een breed gedragen (adaptieve) voorkeursbeslissing centraal staat om te kunnen komen tot een stabiele planuitwerking. Dit vergt goede bestuurlijke afstemming. De afspraken over het vervolgproces, de uitvoeringsstrategie, worden neergelegd in een bestuursovereenkomst met de betrokken overheidspartijen. Hierbij worden in ieder geval in beeld gebracht:

- A. Financiering en bekostiging
- B. Scope en scopeaanpassingen
- C. Risicoverdeling voor de verdere uitwerking en aanleg van het voorkeursalternatief
- D. Versoberingsmogelijkheden, mochten scope en budget niet bij elkaar passen
- E. Faseringsmogelijkheden
- F. Nadere afspraken over scope- en risicomanagement
- G. Nadere afspraken over risicoverdeling (qua beheersing en financieel).
- H. Governance en beheersing cf. scherpste kader = Beheersmodel grote Projecten
- I. Uit te voeren gate reviews gedurende de vervolgfase (met externe inbreng)
- J. Sturing van het project.
- K. De afspraken die gemaakt worden in het kader van de groot projectstatus bij het Rijk.

In de bestuursovereenkomst worden zo nodig ook afspraken over marktbetrokkenheid of met toekomstige beheerders vastgelegd. Tevens wordt ernaar gestreefd om tot bestuurlijke afspraken te komen over de – aan het voorkeursalternatief gekoppelde – woningbouw.

5.6 Risico- en kostenbeheersing

Producten:

- Risico dossier

Grote infrastructuurprojecten brengen onvermijdelijk exploitatie- en uitvoeringsrisico's met zich mee. In de komende fase zullen risico's verder geïnventariseerd, ingeschat, gemonitord worden en worden vastgelegd in het risicodossier. Vanuit de MIRT onderzoeksfase zijn al enkele risico's naar voren gekomen welke aanleiding voor verdere uitwerking geven. Specifieke (civiel) technische risico's zoals op Schiphol, knooppunt Nieuwe Meer (A4/A10) en bij station Zuid, of risico's ten aanzien van exploitatie, gaven in het voortraject al aanleiding voor nader onderzoek en zullen in de komende fase verder uitgewerkt worden.

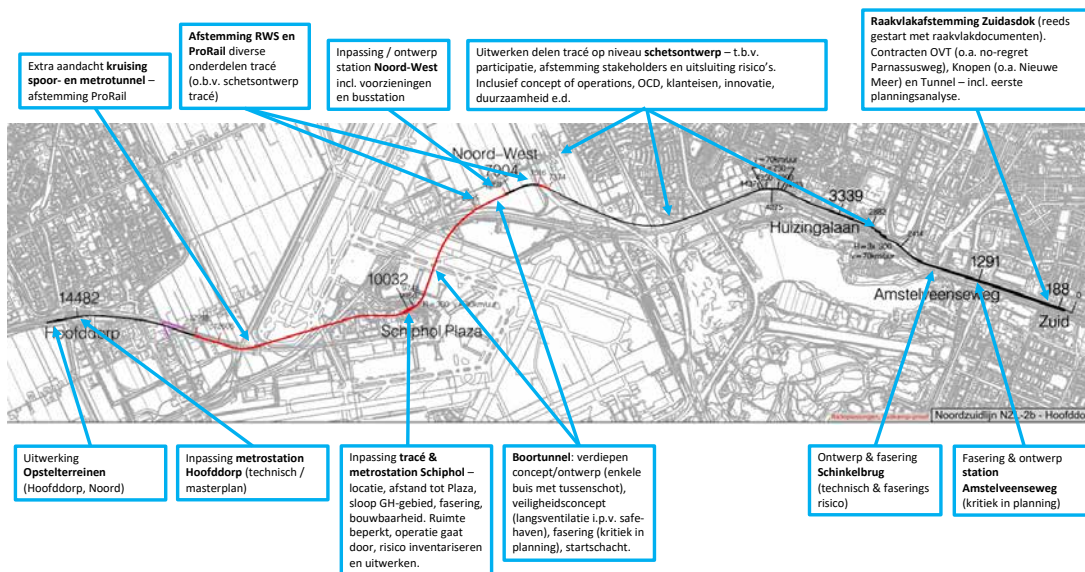
Er is in deze verkenning veel aandacht voor het inzichtelijk maken en mitigeren van mogelijk optredende risico's die tot scopewijzigingen en/of kostenstijgingen kunnen leiden. Bij het opstellen van het risicodossier worden endogene en exogene risico's in beeld gebracht, de kans op voorkomen geschat en mitigerende maatregelen voorgesteld. Voorstel is om naast de reguliere aanpak en werkzaamheden in de MIRT verkenningsfase, steviger in te zetten op de volgende aspecten:

- Zorgdragen dat de inhoudelijke uitwerking aan blijft sluiten aan bij vigerend beleid, uitgangspunten en relevante actuele ontwikkelingen.
- Eerder in het proces nader onderzoek doen naar uitvoerings- en exploitatierisico's en inzichtelijk maken op welke wijze deze beheerst kunnen worden.
- Kennis en kunde over de uitvoering- en exploitatiefase verankeren in governance, projectorganisatie, inhoudelijke werkgroepen en externe reviews.

Op de volgende wijze wordt hier invulling aan geven:

- Scopemanagement: vastleggen scope in een scopebeschrijving (referentieontwerp) + vastleggen topeisen.
- Risicomanagement
- (Civiel)technische risico's : nader onderzoek naar de belangrijkste civieltechnische risico's tot detailniveau schetsontwerp (zie figuur 5).
- Exploitatierisico's: nadere uitwerking van het exploitatiemodel in een Concept of Operations.
- Kostenmanagement: actualiseren van kostenramingen.
- Planningsmanagemen: vertalen van referentieontwerp en eventuele fasering naar baseline planning.
- Changemanagement: wijzigingen in scope, fasering en risico's vertalen naar implicaties op kosten en planning en besluiten hierover systematisch vastleggen.
- Tegenspraak organiseren; externe reviews met experts uit het vakgebied en wetenschap.

Figuur 5. Voorbeeld van te onderzoeken civieltechnische risico's bij één van de projectalternatieven.



Kennis en ervaring vanuit de samenstelling van de projectorganisatie vormt een belangrijke basis voor de beheersing van risico's. Zo is de projectorganisatie van de bestaande Noordzuidlijn deels nog in stand gehouden. Hiermee is belangrijke kennis en ervaring over het ontwerpen en uitvoeren van een groot OV infrastructuurproject in een complexe stedelijke omgeving, beschikbaar voor de vervolgfase.

VRA en GVB zorgen voor de benodigde kennis over het toekomstig gebruik en raakvlakken met stedelijk OV. ProRail en NS voor de raakvlakken met treininfrastructuur, station Schiphol en toekomstige dienstregeling. Royal Schiphol Group voor de relatie met luchthavenprocessen en kennis over het uitvoeren van projecten op Schiphol. Daarnaast zal er een verdere concretisering van het ontwerp plaatsvinden met hierin o.a. een verdere verdieping met netbeheerders en waterschappen en een inventarisatie plaatsvinden welke partijen de benodigde gronden bezitten. Verder zorgen staffuncties zoals de risicomanager, manager techniek, raakvlakmanager, contractmanager, planner en omgevingsmanager voor de projectmatige beheersing.

Het toekomstig tracé van de meest voor de hand liggende optie kent een groot aantal raakvlakken met lopende of geplande projecten. In de nu afgeronde onderzoeksfase zijn raakvlakken met deze projecten in kaart gebracht en waar mogelijk afgestemd. Zo heeft er al raakvlakafstemming plaatsgevonden met Zuidasdok, gebiedsontwikkeling Schinkel, MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol en ontwikkeling stationsgebied Hoofddorp. Ook dit zal in de komende fase worden voortgezet.

Het betere inzicht in de uitvoering- en exploitatierisico's en impact hiervan op kosten en planning, zal gebruikt worden om aan het einde van de verkenningsfase afspraken te maken over het vervolgtraject. Deze afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst (zie 5.5).

6. INSPRAAK, PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Deze MIRT-verkenning doen we niet alleen. Ook omgevingspartijen (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden/ bestuursorganen) denken mee. Hoe we de omgeving informeren en betrekken staat in dit hoofdstuk.

Participatie is een essentieel onderdeel van de verkenningsfase en een belangrijke pijler onder de MIRT-spelregels en ruimtelijke procedures (zoals de Omgevingswet). Onze aanpak sluit aan bij de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT-projecten en de Omgevingswet. Kernwoorden hierbij zijn: tijdig, transparant en open. Doel van de participatie is om kwalitatief betere besluiten te kunnen nemen door het meewegen van inbreng van omgevingspartijen. Ook draagt het betrekken van de omgeving bij aan draagvlak c.q. begrip voor het voorkeursalternatief.

Bij de vormgeving van het participatieproces is enerzijds sprake van wettelijk verplichte stappen, zoals de zienswijzeprocedure bij de ontwerpstructuurvisie, maar anderzijds is er ruimte voor maatwerk. De uitwerking van deze aanpak vindt plaats in een plan van aanpak participatie en communicatie, dat in de startfase wordt opgesteld.

6.1 Vertrekpunt participatie

Aan deze MIRT-verkenning is een uitgebreide onderzoeksfase voorafgegaan ([zie hoofdstuk 2](#)). De laatste onderzoeksfase is afgerond met het uitspreken van een voorkeur voor het verlengen van de Noordzuidlijn metro via Schiphol naar Hoofddorp door de bestuurlijk opdrachtgevers.

De uitwerking van de verschillende onderzoeken voorafgaande aan de verkenningsfase heeft in brede samenwerking plaatsgevonden tussen Rijk en regionale overheden (gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland). Ook is in deze fase samenwerking gezocht met en kennis en kunde betrokken van de Royal Schiphol Group, KLM, NS, ProRail, Connexxion en het GVB. De participatie van deze partijen continueren we tijdens de verkenningsfase. ([zie hoofdstuk 7](#)).

Er is vooruitlopend op de verkenningsfase dus al veel onderzoek verricht naar mogelijke oplossingsrichtingen ([zie hoofdstuk 5](#)). De hierbij tot stand gekomen longlist van mogelijke oplossingsrichtingen is het vertrekpunt voor de participatie. De kern van het participatieproces in de verkenningsfase is het betrekken van de omgeving bij het trechteren van de longlist van mogelijke oplossingsrichtingen, naar kansrijke alternatieven, naar één voorkeursalternatief.

6.2 Aanpak

De aanpak van de participatie is gericht op het informeren en consulteren van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Daarbij maken we onderscheid in inspraakprocedures en een vrij vorm te geven participatieproces om de omgeving te betrekken. Vanwege het vele voorwerk en berichtgeving over de meest voor de hand liggende optie is de communicatie en participatie in eerste instantie gericht op het organiseren van een reflectie op de probleemstelling en in de voorfase behaalde resultaten. Gedurende de verkenningsfase voorzien we participatie in een drietal rondes die aansluiten bij de planning en fasering van de verkenningsfase.

Inspraak in het kader van ruimtelijke procedures

Op de volgende twee momenten in de MIRT-verkenning bestaat de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen:

- Op de Kennisgeving over de start van de PlanMER en de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (moment 1)
- Op de Ontwerp Structuurvisie / PlanMER (moment 2).

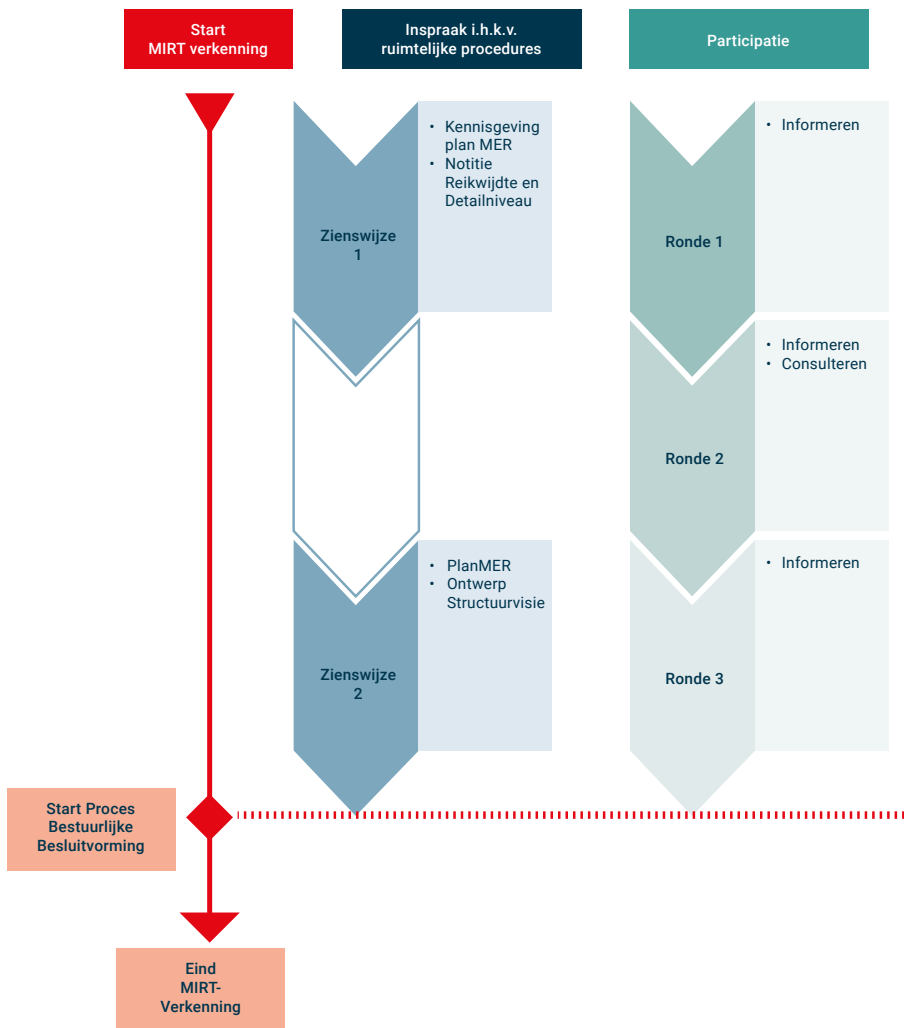
Het ter visie leggen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vrijwillig maar op deze manier kan voorkomen worden dat keuzes die zijn gemaakt op een later moment ter discussie worden gesteld. Tevens geeft het de mogelijkheid voor omgevingspartijen om formeel andere oplossingsrichtingen aan te dragen en aandachtspunten mee te geven om mee te nemen in de verkenning.

Participatie

Er zullen brede informatiebijeenkomsten en werksessies georganiseerd worden waar eenieder die interesse heeft aan deel kan nemen. Daarnaast zal er tijdens de verkenningsfase gestart worden met een **klankbordgroep** waarin vertegenwoordigers deelnemen van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen die een collectief belang vertegenwoordigen. De klankbordgroep zal een centrale rol vervullen tijdens de hele MIRT verkenning en is ook voor de vervolg fase voorzien om mee te blijven denken. Met individuele belanghebbenden in het plangebied zal actief contact gezocht worden.

- **Ronde 1 (analysefase):** Bij de start van de verkenningsfase wordt omgevingspartijen de ruimte geboden om te reflecteren op het vooronderzoek in de jaren 2018 - 2021. Dit betekent informeren over de probleemanalyse, de totstandkoming van de longlist met mogelijke oplossingsrichtingen, voorlopige shortlist van kansrijke alternatieven en de meest voor de hand liggende optie (verlengen van de Noordzuidlijn (metro) naar Hoofddorp). Tevens wordt hierbij het verdere proces toegelicht waar in de volgende ronde ruimte zit om over mee te denken (zoals tracé, locatie stations, etc.). Daarnaast wordt uitgevraagd welke thema's volgens omgevingspartijen van belang zijn bij de verdere uitwerking. Het gaat in deze fase om vragen als:
 - Hebben we dingen over het hoofd gezien?
 - Welke aandachtspunten ziet u?
 - Waar moeten we op letten bij de verdere uitwerking?Het is mogelijk dat er vanuit de participatie nog andere oplossingsrichtingen naar voren komen. Indien deze bestuurlijk als kansrijk wordt beoordeeld, wordt deze meegenomen in het vervolg van de verkenningsfase.
- **Ronde 2 (beoordelingsfase):** Participatie tijdens de beoordelingsfase van de verkenningsfase staat in het teken van consulteren van omgevingspartijen bij de verdere uitwerking van de kansrijke alternatieven. De meningen en standpunten van omgevingspartijen zullen worden betrokken bij de verdere uitwerking in adviezen aan het bestuur. Daarnaast worden omgevingspartijen geconsulteerd over zaken als stationslocaties, ruimtelijke kwaliteit, etc. Aandachtspunten en thema's die vanuit omgevingspartijen tijdens de eerste ronde van de participatie zijn aangedragen en eventuele kansrijke alternatieve oplossingsrichtingen, zullen worden gebruikt bij de trechtering naar één voorkeursalternatief.
- **Ronde 3 (besluitvormingsfase):** In deze fase staat het informeren over de Ontwerp Structuurvisie en de uitkomsten van het PlanMER centraal. En zal worden teruggekoppeld hoe er met input en opmerkingen van omgevingspartijen is omgegaan.

Figuur 6. Schematische weergave participatieproces MIRT-verkenning.



De uitkomsten van de participatie worden vastgelegd in een “participatieverslag verkenningsfase”.

6.3 Consulteren marktpartijen

Naast participatie met omgevingspartijen is er in deze fase ook aandacht voor het consulteren van marktpartijen. Middels een marktconsultatie aan het eind van de beoordelingsfase is het mogelijk input en aandachtspunten op te halen voor thema’s als de contracteringsstrategie en uitvoeringsplanning ten aanzien van het voorkeursalternatief.

6.4 Communicatie

Gedurende de Verkenning worden belanghebbenden en geïnteresseerden op de hoogte gehouden van de wijze waarop de participatie is georganiseerd, hoe belanghebbenden een actieve bijdrage kunnen leveren en de voortgang van het proces. Om de herkenbaarheid van het project te bevorderen hanteren we in de in- en externe communicatie als naam van het project ‘MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer’.

7. BELANGEN EN ROL PARTIJEN, GOVERNANCE EN PROJECTORGANISATIE

De besturing van het project vindt plaats vanuit een project specifieke governance, waarin tevens de verbinding naar het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid geborgd is.

De uitvoering van de verkenningsfase zal plaatsvinden door een zelfstandige onafhankelijke projectorganisatie.

7.1 Belangen en rol partijen

Rijksoverheid

De rijksoverheid is betrokken vanuit meerdere departementen bij dit MIRT-traject vanwege de samenhang van de verschillende opgaven met elkaar. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is als partij betrokken in de rol van medefinancier, mede-ambtelijk opdrachtgever en eigenaar, bevoegd gezag en concessieverlener op de hoofdrailinfrastructuur. Daarnaast is IenW betrokken vanwege de relatie met het Toekomstbeeld OV, waarbij een oplossing voor de capaciteitsproblematiek in de Schiphol tunnel randvoorwaardelijk is om het uiteindelijke Toekomstbeeld 2040 mogelijk te maken. Het projectalternatief 'verlengde Noordzuidlijn tot Hoofddorp', wordt in dit Toekomstbeeld als Robuuste basis genoemd. Met de verlengde Noordzuidlijn kan een capaciteitsverhoging van een groot deel van het Nederlandse netwerk bewerkstelligd worden, waardoor vervoersknelpunten op het Intercitynetwerk weggehaald kunnen worden en er meer internationale treinen kunnen rijden conform de beleidsdoelstellingen. Daarnaast werkt IenW mee vanwege het voorkomen van veiligheidsknelpunten op de stations van Schiphol en Amsterdam Zuid in de toekomst. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties werkt mee vanwege de relatie met woningbouw en arbeidsplaatsontwikkeling in de corridor. Vanwege deze relaties met Rijksbeleid is een rol van de Rijksoverheid gelegitimeerd.

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is als partij betrokken in de rol van medefinancier, mede-ambtelijk opdrachtgever en concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer. Het belang van de Vervoerregio Amsterdam is, naast de bovengenoemde Rijksbelangen, gericht op het verbeteren van de regionale bereikbaarheid in de corridor. De Vervoerregio Amsterdam is als systeemverantwoordelijke, verantwoordelijk voor realisatie, exploitatie en instandhouding van lokale spoorweginfrastructuur (Wet Lokaal spoor en Besluit personenvervoer). Dit betreft dus tram en metro.

Gemeente Amsterdam

De Gemeente Amsterdam is als partij betrokken in de rol van medefinancier, eigenaar van lokale OV infrastructuur, bevoegd gezag voor o.a. ruimtelijke procedures op het eigen grondgebied, coördinator over de m.e.r. procedure en opdrachtnemer voor het leveren van projectmanagement door een onafhankelijke projectorganisatie. Net als voor de Rijksoverheid en de Vervoerregio is goede en duurzame bereikbaarheid voor de Gemeente Amsterdam cruciaal. Woningbouw, groei van werkgelegenheid en toerisme zorgt voor een toenemende druk op mobiliteit, leef kwaliteit en veiligheid in de stad en zijn omgeving. Amsterdam zet in op een autoluw beleid en geeft bewust voorrang aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het inzetten op nieuwe metroverbindingen, waaronder de Noordzuidlijn, is een belangrijke stap in het realiseren van de hiervoor benodigde schaa sprong in OV-bereikbaarheid.

Gemeente Haarlemmermeer

Gemeente Haarlemmermeer is als partij betrokken in de rol van medefinancier, bevoegd gezag voor o.a. ruimtelijke procedures op het eigen grondgebied, de veiligheid in de spoortunnel, de mogelijke metrotunnel en op de perrons. Het belang van de gemeenten in de corridor is verder het integreren van Haarlemmermeer in de MRA-regio, wat onder meer tot uitdrukking komt in de extra woningbouw en werkgelegenheid langs de corridor, maar ook het versterken van het maatschappelijk functioneren van het meerkernige ontwikkelmodel van de MRA door de versnelde verbinding tussen Amsterdam en Hoofddorp die ook voordelen biedt voor het functioneren van de arbeidsmarkt en vrijetijds-besteding.

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland is als partij betrokken in de rol van medefinancier, eigenaar van provinciale OV infrastructuur, bevoegd gezag voor o.a. ruimtelijke procedures op provinciaal niveau. Het belang van de provincie Noord-Holland is de relatie tussen de betere bereikbaarheid per openbaar vervoer en de woningbouw in Hoofddorp. De extra capaciteit voor het openbaar vervoer tussen Zuidas en Hoofddorp biedt de mogelijkheid extra internationale treinen van en naar de metropoolregio Amsterdam te rijden en de treinverbindingen naar Noord-Holland Noord te verbeteren.

Royal Schiphol Group

Royal Schiphol Group (RSG) is als partij betrokken in de rol van medefinancier en eigenaar van grond, luchthaven gebonden infrastructuur en vastgoed. RSG is verantwoordelijk voor de luchthaven operatie van Amsterdam Airport Schiphol, eigenaar van het treinstation Schiphol "Plaza" en grondeigenaar van beoogde nieuwe stationslocaties. De aanleg en operatie van één van de projectalternatieven heeft significante gevolgen voor de inrichting en het functioneren van het (landzijdige) knooppunt Schiphol. Het belang van RSG is in lijn met die van Amsterdam of Haarlemmermeer: de ontwikkeling van duurzaam bereikbare knooppunten, die een toekomst vaste ontwikkeling van een aantrekkelijke internationale entree, kerncorridor (ZWASH), mogelijk maakt. Specifiek belang voor RSG is de duurzame bereikbaarheid van het (inter)nationale multimodale knooppunt Schiphol.

Nederlandse Spoorwegen

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is als partij betrokken in de rol van medefinancier en expert vanuit de rol als concessiehouder op de hoofdrailinfrastructuur. Voor NS zit het belang in het vrijspelen van spoorcapaciteit op een cruciaal deel van het HRN, namelijk de Schipholtunnel. Hiermee kan het treinverkeer groeien voor bovenregionale verbindingen, maar ook voor het internationaal treinverkeer, wat de ambitie om korte afstand vluchten te vervangen met treinverbindingen dichterbij brengt. Ook zal de doorgetrokken Noordzuidlijn de transferdruk op stations Schiphol en Amsterdam Zuid verlichten en de reiziger beter bediend worden door een verbeterde deur-tot-deur reis.

Schiphol Area Development Company

Schiphol Area Development Company (SADC) is als partij betrokken in de rol van medefinancier, eigenaar en ontwikkelaar van grond en vastgoed. Een goede OV ontsluiting is voor SADC belangrijk voor het ontwikkelen een samenhangend portfolio van hoogwaardige, bereikbare, (inter)nationaal concurrerende werkmilieus in de Amsterdam Airport corridor, waarbij circulariteit, digitalisering en innovatie in gebiedsontwikkeling centraal staan.

ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor aanleg, instandhouding en veiligheid van de hoofdrailinfrastructuur en voor capaciteitstoedeling op het spoornet. Vanuit deze verantwoordelijkheden en expertise is ProRail bij dit project betrokken in de rol van adviseur. ProRail hecht groot belang aan het ontlasten van de Schipholspoortunnel, omdat daarmee meer capaciteits-verdeel-ruimte ontstaat ten gunste van de noodzakelijke verdere uitbreiding van het (inter-)nationale treinverkeer in Nederland als geheel en van/naar België en Duitsland. De oplossingen dienen bij te dragen aan de gewenste stapsgewijze ontvlechting van verkeersstromen en spreiding van vervoerstromen op de zgn. OV-Ring van Amsterdam. Het verlengen van de Noordzuidlijn van Amsterdam Zuid naar Haarlemmermeer wordt door ProRail gezien als een zogenaamde hoofdinterventie in het kader van het Landelijk OV Toekomstbeeld (TBOV 2040).

GVB

Het GVB is als concessiehouder van zowel de exploitatie als het beheer en onderhoud van de regionale OV-infrastructuur, als adviseur betrokken bij dit project. Het belang van GVB is dat zowel exploitatie als onderhoud van een eventueel voorkeursalternatief metro, op de meest efficiënte manier uitgevoerd kunnen worden. Dat wil zeggen zo veel mogelijk tevreden reizigers tegen zo laag mogelijke integrale kosten. Ontwerpkeuzes die worden vastgelegd in de Verkenning zijn daarin zeer bepalend. Daarom is het van belang om GVB actief te betrekken en te laten adviseren over te nemen besluiten.

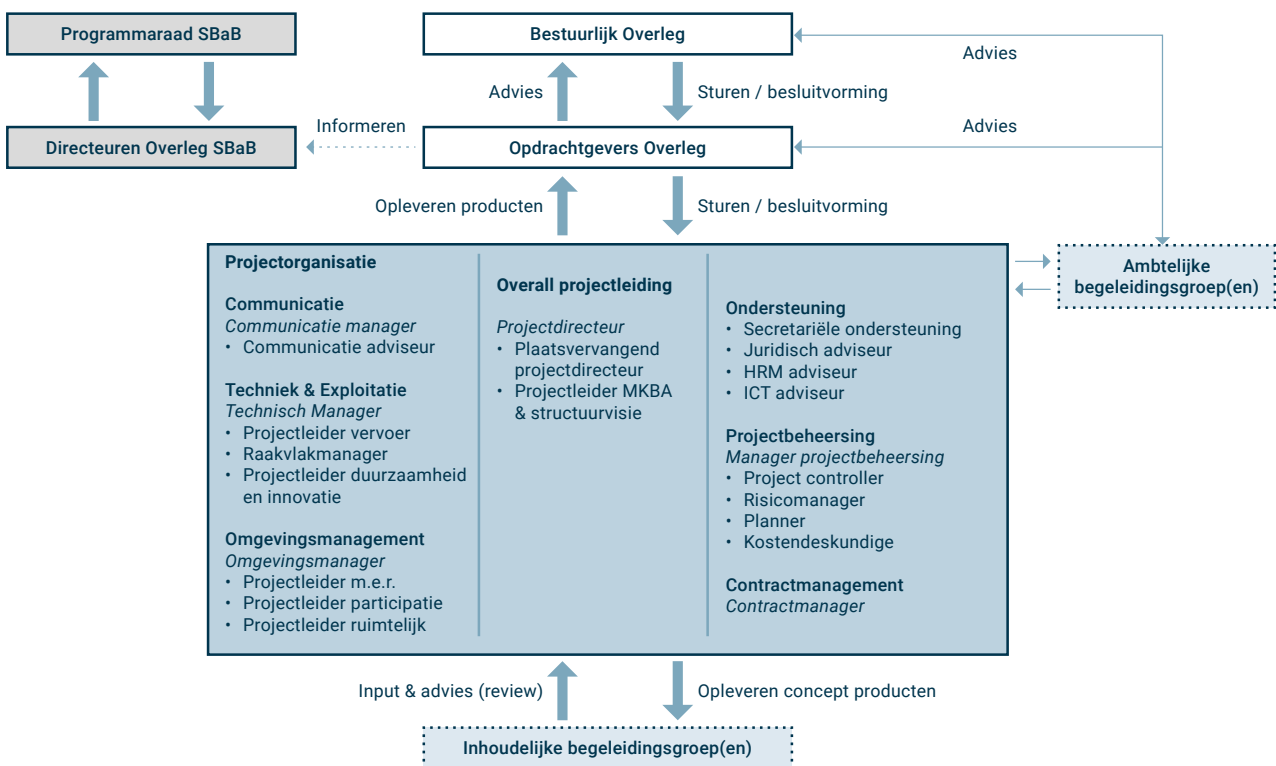
KLM

KLM heeft als grootste vliegmaatschappij en afhandelaar op Schiphol een belang bij een per OV goed ontsloten luchthaven Schiphol. Vanuit zijn expertise is KLM als adviseur betrokken bij dit project. Schiphol heeft zich gecommitteerd aan het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Een onderdeel hiervan is het vervangen van korte vluchten door vervoer per trein. Op de vluchten van KLM naar Brussel en Düsseldorf zitten met name overstappende passagiers. Het verlengen van de Noordzuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp maakt ruimte vrij in de Schipholtunnel voor meer internationale treinen. Dit vergroot de mogelijkheden voor overstappende reizigers om voor de trein te kiezen.

7.2 Governance

In onderstaande figuur wordt de governance en de hoofdopzet van de projectorganisatie nader uiteengezet.

Figuur 7. Hoofdopzet van Governance en Projectorganisatie.



Bestuurlijk Overleg

Het project gaat vanwege zijn impact en omvang primair uit van een project specifiek bestuurlijk overleg. In dit overleg wordt o.a. de startbeslissing genomen, het resultaat uit zeef 1 en zeef 2 vastgesteld en aan het eind van de verkenningfase de voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst vastgesteld. Indien er mogelijkheden zijn om de benodigde besluitvorming op projectniveau te combineren met de bredere besluitvorming in de Programmaaraad SBaB, zal hier gebruik van gemaakt worden. In het Bestuurlijk overleg zijn de partijen (exclusief de adviserende organisaties) vertegenwoordigd.

Opdrachtgevers Overleg

De directe besturing (op ambtelijk niveau) van de projectorganisatie vindt plaats vanuit een Opdrachtgevers Overleg waarvan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vervoerregio Amsterdam de rol van ambtelijk opdrachtgevers en voorzitter vervullen. Overige deelnemers aan dit overleg zijn de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Schiphol Area Development Company, Royal Schiphol Group en Nederlandse Spoorwegen. ProRail, GVB en KLM zijn vanwege hun kennis, kunde en impact op operationele processen, als adviseur deelnemer in dit overleg. Vanwege het raakvlak met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid zal ook één van de programmamanagers SBaB als agendalid deelnemen.

Ambtelijke begeleidingsgroep

De ambtelijk en bestuurlijke besluitvorming wordt voorbereid vanuit de projectleiding en staf en begeleid door een ambtelijke begeleidingsgroep. De samenstelling van deze begeleidingsgroep zal afgestemd worden op basis van de deelnemers aan de verschillende gremia. Vanuit deze begeleidingsgroep zal tevens de verbinding gelegd worden met de bestuursadviesing van de verschillende deelnemende overheden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de rapportageverplichting en verantwoording aan de volksvertegenwoordiging op de verschillende bestuurslagen.

7.3 Projectorganisatie en projectbudget

De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project in deze fase. Deelnemers aan de projectorganisatie werken op basis van het principe 'zonder last en ruggespraak' wat betekent dat deelnemers kennis, kunde en netwerk vanuit hun moederorganisatie meenemen, maar niet de belangen. Hiervoor dienen de inhoudelijke en ambtelijke begeleidingsgroepen, het opdrachtgevers overleg en het bestuurlijk overleg. De dienst *Bijzondere projecten* (voorheen dienst Metro en Tram) van de gemeente Amsterdam vervult de rol van opdrachtnemer van het projectmanagement en faciliteert de onafhankelijke projectorganisatie o.a. met huisvesting, vergaderlocaties, (human) resources, ICT, etc. Kennis en kunde van de aanleg van de bestaande Noordzuidlijn is bij deze organisatie deels nog in stand en kan hierdoor gebruikt worden om de lessen uit de aanleg van de bestaande metrolijn te gebruiken in het komende MIRT traject.

7.3.1 Kernteam

Een kernteam bestaande uit de IPM functies projectdirecteur (voorzitter), omgevingsmanager, technisch manager, de manager projectbeheersing, de contractmanager, communicatie manager en enkele ondersteunende functies, stuurt op voortgang en stemt waar nodig af op integraliteit en consistentie van de op te leveren producten.

Het kernteam zal op nader te bepalen momenten ook in een uitgebreide samenstelling bij elkaar komen. Naast de vaste samenstelling, zullen hierbij ook verschillende deelprojectleiders uit de verschillende teams aanwezig zijn. De overlegstructuur, de exacte samenstelling en frequentie per overleg zal in de opstartfase nader uitgewerkt worden in het Plan van Aanpak en diverse deeluitwerkingen per team.

Overall projectleiding

De overall projectleiding is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project, interne aansturing van de projectorganisatie, opdrachtverstrekking naar externe partijen en het op (laten) stellen van integrale producten zoals de nota kansrijke oplossingen, de MKBA, de ontwerp-structuurvisie en het concept voorkeursbesluit. De projectleiding wordt hierbij ondersteund door enkele ondersteunende functies uit de staf. Tevens wordt in samenwerking met de (gedelegeerd) ambtelijk opdrachtgevers, de besluitvorming in het opdrachtgevers en bestuurlijk overleg voorbereid.

Techniek en Exploitatie

De manager techniek is in het team Techniek en exploitatie verantwoordelijk voor de technische en vervoerkundige uitwerking van de projectalternatieven, duurzaamheid & innovatie, het opstellen van het operationeel concept en het nader onderzoeken van (civiel) technische risico's.

De projectleider vervoer is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking van het operationeel concept. Dit operationeel concept moet meer inzicht geven in impact op exploitatie (inclusief materieel en beheer en onderhoud) zodat de deelnemende partijen over voldoende informatie beschikken bij het maken van afspraken over het vervolg (inhoudelijke input voor o.a. de bestuursovereenkomst).

De projectleider duurzaamheid en innovatie zal binnen het team techniek en exploitatie verantwoordelijk zijn voor de nadere uitwerking en borging van deze onderwerpen in de verschillende projectalternatieven. De raakvlakmanager brengt in samenwerking met de omgevingsmanager relevante (technische) raakvlakken met overige projecten zoals o.a. Zuidasdok, projecten op Schiphol en in het stationsgebied Hoofddorp in kaart en stuurt actief op afstemming tussen de verschillende trajecten (zie 4.2.1).

Omgevingsmanagement

De omgevingsmanager is met het team verantwoordelijk voor de uitvoering van de m.e.r. procedure, het organiseren van participatie en het opleveren van bijbehorende producten zoals de nota reikwijdte en detailniveau, plan-MER, participatieverslag en het ruimtelijk ontwerp. Deze producten vormen de basis voor de integrale producten (zie overall projectleiding), inspraak en formele besluitvorming door het bevoegde gezag(en) in ruimtelijke procedures.

Communicatie

De manager communicatie is met het communicatieteam onder andere verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van de nieuwe communicatie strategie, afstemming tussen deelnemende partijen, woordvoering richting pers en het leveren van ondersteuning aan het participatietraject.

Projectbeheersing

De manager projectbeheersing is medeverantwoordelijk voor de (financiële) beheersing van het project op scope, risico's, kosten, planning, wijzigingen en het organiseren van tegenspraak door o.a. externe reviews. Tevens ligt binnen dit team de verantwoordelijkheid voor het opstellen van periodieke projectrapportages waarmee de opdrachtgevende partijen in staat gesteld moeten worden om verantwoording over het project af te leggen aan volksvertegenwoordiging

Contractmanagement

De contractmanager zal zich gaan bezighouden met de aanbesteding en het beheer van de benodigde (raam)contracten in deze verkenningsfase. Daarnaast zal er in samenwerking met de omgevingsmanager een marktconsultatie gedaan worden en een project inkoop strategie opgesteld worden, horende bij het voorkeursalternatief.

Werkgroepen

Onder de verantwoordelijkheid van de IPM functies in het kernteam, zullen er door de verschillende teams deeltuitwerkingen (inhoudelijke producten) van de totale opgave worden opgeleverd. Om te komen tot deze inhoudelijke producten zullen er verschillende werkgroepen geformeerd worden waarbinnen de kennis, kunde en expertise geborgd is van deelnemende en gecontracteerde partijen.

Deze werkgroepen maken nadrukkelijk onderdeel uit van de projectorganisatie, waarmee de kosten voor de personele inzet van de deelnemende partijen in deze werkgroepen zullen worden vergoed vanuit het projectbudget.

7.3.2 Inhoudelijke begeleidingsgroepen

Om tot kwalitatief goede inhoudelijk producten te komen, welke op draagvlak van de deelnemende organisaties en omgeving in het participatie traject kunnen rekenen, zullen er vanuit de werkgroepen reviewrondes georganiseerd worden. De personele inzet vanuit de deelnemende organisaties ten behoeve van deze reviewrondes, wordt nadrukkelijk als lijnverantwoordelijkheid gezien en zal hierdoor niet vergoed worden door het project.

8. FINANCIËN

Indicatie van kosten en benodigd budget MIRT verkenningsfase	
<i>Organisatie ambtelijk opdrachtgevers</i>	
Inzet ambtelijke organisatie IenW (o.a. subsidies)	€ PM
Inzet ambtelijke organisatie VRA	€ 2.000.000
<i>Projectorganisatie</i>	
Interne kosten projectteam	€ 9.000.000
Externe kosten (advies, communicatie, engineering en ondersteuning)	€ 8.500.000
Inzet kennis en kunde deelnemende organisaties in werkgroepen	€ 6.000.000
Onvoorzien (20%)	€ 4.500.000
<i>Overige kosten</i>	
Review door inhoudelijke begeleidingsgroepen	€ 0
Totale budgetreservering:	€ 30 miljoen

9. PROCESRISICO'S

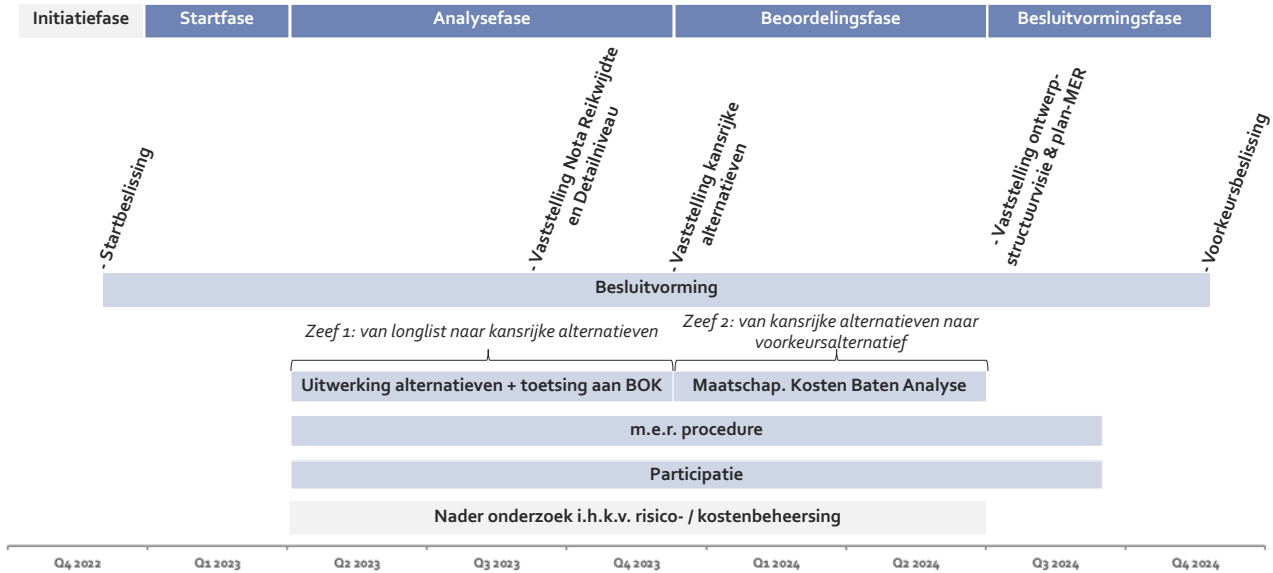
Onderstaande procesrisico's worden onderkend en in het PVA verder uitgewerkt..

- Aanbesteding van raamcontracten en schaarste qua personele inzet / aanbod vanuit de arbeidsmarkt, zorgen voor een langere opstartfase dan voorzien.
- Het project loopt vertraging op omdat er uit de participatie andere kansrijke alternatieven komen dan die reeds zijn onderzocht, waarvoor additionele informatie moet worden verzameld.
- Het project loopt vertraging op doordat het nadere onderzoek naar risico's (bijv. ruimtelijke inpassing en civieltechnische verdieping stations of *concept of operations*) nieuwe inhoudelijke informatie oplevert welke in het verdere onderzoek en afweging van alternatieven meegenomen moet worden.
- Interactie tussen bestaande spoorinfrastructuur en (nieuwe) metro infrastructuur wordt onderschat, bijvoorbeeld bij kruisingen van beide. → gemitigeerd door ProRail een zware rol te geven in civiele opdrachten en advies.
- Besluitvorming over het project kan langer duren dan verwacht door de invloed van de publieke opinie over ontwikkelingen zoals de groei van Schiphol.
- Gedurende de looptijd van de Verkenning zouden belangrijke basisuitgangspunten kunnen wijzigen of worden geactualiseerd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de actualisatie van de WLO-scenario's die in 2023 is voorzien, maar ook aan het beschikbaar komen van geactualiseerde verkeersmodellen (VENOM, NRM). Dit zou aanleiding kunnen zijn dat bepaalde berekeningen overnieuw moeten worden gedaan. Hierop wordt geanticipeerd door als eerste activiteit de uitgangspunten te herijken.
- Indien het uiteindelijke voorkeursalternatief niet overeenkomt met de 'meest voor de hand liggende optie', wijzigt het uitgangspunt voor de bij de start van de verkenningsfase overeengekomen financiële dekking van het project. Dit zal tot gevolg hebben dat Rijk en regio opnieuw met elkaar in gesprek moeten over de benodigde financiële dekking van het vervolg.

10. PLANNING

In onderstaande figuur is het proces en planning van de verkenningfase visueel weergegeven.

Figuur 8. Fasering MIRT verkenning en proces van longlist naar voorkeursalternatief (in de tijd).



Hieruit volgt de volgende faseplanning en belangrijke milestones:

Fase	Periode
Initiatiefase	Heden – Q4 2022
Startbeslissing	november 2022
Startfase	Q1 2023
Analysefase	Q2 2023 – Q4 2023
Vaststelling Nota Reikwijdte en detailniveau	augustus 2023
Vaststelling Nota Kansrijke alternatieven	november 2023
Beoordelingsfase	Q2 2023 – Q3 2024
Vaststelling ontwerp Structuurvisie & Plan-MER	Q3 2024
Besluitvormingsfase	Q3 2024 – Q4 2024
Vaststelling definitieve Structuurvisie	Q3 2024
Voorkeursbeslissing	november 2024

COLOFON

MIRT-verkenning

OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Oktober 2022

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma metropoolregio Amsterdam

www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/publicaties

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM