

**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
METROPOOLREGIO AMSTERDAM



STARTDOCUMENT  
MIRT-VERKENNING

# OV-VERBINDING SLOTERDIJK – AMSTERDAM CENTRUM

JUNI 2023

Startdocument  
MIRT-verkenning  
OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum

Versie 1.0, 15 juni 2023  
Opgesteld door: Arnoud Mouwen en Jan Gossink

**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
**METROPOOLREGIO AMSTERDAM**

STARTDOCUMENT  
MIRT-VERKENNING

# **OV-VERBINDING SLOTERDIJK – AMSTERDAM CENTRUM**

JUNI 2023

# 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. Met de Startbeslissing wordt het project opgenomen in het MIRT-projectenboek.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Dhr. M. Harbers

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

De volgende partijen onderschrijven de Startbeslissing voor de MIRT-verkenning OV verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum:

- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam

De Startbeslissing kwam tot stand in samenwerking met:

- ProRail
- GVB
- Nederlandse Spoorwegen
- Projectorganisatie Haven-Stad
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

# INHOUD

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>7</b>	5.5.3 Opstellen Business Case .....	34
1.1 Leeswijzer .....	7	5.5.4 Opstellen Ontwerp Structuurvisie .....	34
<b>2. Probleemanalyse en context</b> .....	<b>10</b>	5.5.5 Duurzaamheid en innovatie.....	34
2.1 Urgentie, problemen worden groter.....	10	<b>5.6 Fase 4. Besluitvormingsfase.</b> .....	<b>35</b>
2.1.1 Verstedelijkingsopgave leidt zonder maatregelen tot capaciteits- en transferproblemen van het OV .....	10	<b>5.7 Risico- en kostenbeheersing</b> .....	<b>36</b>
2.1.3 Onverminderde urgentie in post COVID-19 periode .....	11	<b>5.8 Overall productenoverzicht</b> .....	<b>37</b>
2.2 Context.....	11	<b>6. Inspraak, participatie en communicatie</b> .....	<b>40</b>
2.2.1 Haven-Stad zuid .....	12	6.1 Vertrekpunt participatie en samenhang met 'Samen Stad maken' .....	40
2.2.2 Samenhang met overheidsbeleid .....	13	6.2 Aanpak .....	40
<b>3. Opgaven en doelen</b> .....	<b>16</b>	6.3 Communicatie.....	42
3.1 Doelstellingen en randvoorwaarden voor de projectalternatieven .....	16	<b>7. Governance, projectorganisatie en -budget</b> .....	<b>44</b>
3.2 Duurzaamheid als uitgangspunt .....	17	7.1 Belangen en rol opdrachtgevers en adviseurs .	44
<b>4. Scope van de Verkenning en juridische aspecten</b> <b>19</b>		7.1.1 Opdrachtgevers.....	44
4.1 Scope van de MIRT-Verkenning.....	19	7.1.2 Adviseurs.....	45
4.1.1 Scope en fasering .....	19	7.2 Governance .....	46
4.1.2 Meest voor de hand liggende oplossing.	20	7.3 Projectorganisatie.....	47
4.2 Raakvlakprojecten.....	21	7.3.1 Werkgroepen en publieke klankborggroep .....	47
4.3 Juridische uitgangspunten.....	22	7.4 Projectbudget.....	48
4.3.1 Vorm van de Verkenning.....	22	<b>8. Procesrisico's voor de Verkenningsfase</b> .....	<b>50</b>
4.3.2 Initiatiefnemer, het bevoegd gezag en coördinerende partij.....	24	<b>9. Planning en doorkijk vervolg</b> .....	<b>51</b>
<b>5. Aanpak van de Verkenning</b> .....	<b>28</b>	9.1 Planning van de Verkenning.....	51
5.1 Inleiding.....	28	9.2 Doorkijk naar vervolg .....	51
5.2 Onderzoeksvragen en aanpak op hoofdlijnen ..	29	Bijlagen .....	52
5.3 Fase 1. Startfase .....	30	Bijlage 1. Kansrijke alternatieven, voorlopige shortlist.....	53
5.3.1 Projectplan .....	30	Bijlage 2. Uitkomsten ZWASH-onderzoeksfasen, 2017-2021 .....	56
5.3.2 Samenwerkingsovereenkomst.....	31	Bijlage 3. Aanbevelingen vorige onderzoeksfasen.....	58
5.3.3 Probleemanalyse en beoordelingskader	31	Bijlage 4. Verdere verdieping risico-aspecten metro alternatieven.....	60
<b>5.4 Fase 2. Analysefase en zeef 1</b> .....	<b>31</b>	Colofon .....	62
5.4.1 Notitie van Uitgangspunten.....	31		
5.4.2 (Concept) Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) .....	32		
5.4.3 Doorlopen zeef 1 en Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen .....	32		
<b>5.5 Fase 3. Beoordelingsfase en zeef 2</b> .....	<b>32</b>		
5.5.1 Opstellen (concept) Plan-MER .....	33		
5.5.2 Opstellen MKBA .....	33		

Rijk en regio starten een verkenning naar de eerste fase sluiten Ringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln., prijspeil 1 januari 2022) voor de aanleg voor dit eerste deel van het sluiten van de metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT-verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio zicht hebben op 100% financiering. De formele startbeslissing voor deze MIRT-verkenning wordt in het eerste kwartaal van 2023 genomen.

Bron: BO-MIRT brief 14 november 2022



# I. INLEIDING

**In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van rijk en regio besloten tot het uitvoeren van een MIRT-verkenning naar het verlengen van de metroringlijn<sup>1</sup>. Het is de intentie om het startbesluit voor de Verkenning eind Q2 2023 te nemen (zie BO-MIRT brief aan TK, 14 november 2022).**

Het op 11 november 2022 genomen besluit moet in het licht gezien worden van de vele onderzoeken die in het verleden zijn gedaan naar de impact van de ontbrekende schakel in het hoogwaardige OV-netwerk tussen Sloterdijk en het centrum van Amsterdam. Vanaf 2020 hebben deze onderzoeken een nieuwe impuls gekregen door de plannen voor het transformeren van grote delen van het westelijk havengebied tot een aantrekkelijke woon-, werk en leefgebied. De plannen voor de ontwikkellocatie Haven-Stad zijn voor het rijks/regioprogramma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* (SBaB) een belangrijke aanleiding geweest om onder de projectnaam *Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp* (ZWASH) meerdere MIRT-onderzoeken naar de ontbrekende OV-schakel uit te voeren. In het MIRT-onderzoek ZWASH fase 4 (2020)<sup>2</sup> is voor het OV in het noordwestelijk deel van het plangebied een treinoplossing voor Haven-Stad (Airport Sprinter) vergeleken met een metro-oplossing (gesloten Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station). 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 voor het noordwestelijk deel van het plangebied was dat het sluiten van de Metroringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken en tevens zorgt voor een verbetering van de nationale en regionale bereikbaarheid. Op dat moment was er echter nog geen zicht op 75% van de financiering, zodat de MIRT-Verkenning nog niet gestart kon worden. Rijk en regio hebben besloten toen niet stil te gaan zitten, maar vooruitlopend op de Verkenning reeds een aantal onderzoeken uit te laten voeren (pré Verkenning). Deze onderzoeken zijn op 18 maart 2022 vastgesteld door de Programmaraad SBaB<sup>3</sup>.

## 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 voor deze MIRT-verkenning uiteengezet en wordt ingegaan op enkele belangrijke juridische aspecten. In hoofdstuk 4 worden tevens de reeds onderzochte oplossingsrichtingen en projectalternatieven gepresenteerd en beargumenteerd wat voorlopig de meest voor de hand liggende oplossing is<sup>4</sup>. 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. Alle kansrijke alternatieven gaan mee in de Verkenning. In de Verkenning spelen participatie en communicatie een belangrijke rol. Hoofdstuk 6 beschrijft hoe hiermee wordt

<sup>1</sup> In de BO-MIRT tekst 2022 wordt over het sluiten van de Ringlijn gesproken. In dit Startdocument zal de meer neutrale naam 'Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum' worden gehanteerd.

<sup>2</sup> In bijlage 2 worden de resultaten van eerdere ZWASH-onderzoeken kort weergegeven.

<sup>3</sup> Omdat deze stukken (NvU en NKA) vooruitlopen op de MIRT-Verkenning, hebben ze de status 'concept' meegekregen.

<sup>4</sup> De term 'meest voor de hand liggende oplossing' is afkomstig uit de MIRT-spelregels (2022) en doelt op het projectalternatief wat in de onderzoeksfase het beste aan de doelen tegemoet komt en waarop de 75%-financieringseis is gebaseerd die nodig is alvorens de Verkenning kan worden gestart. De MIRT-spelregels geven richtlijnen voor het uitvoeren van een MIRT-Verkenning.

omgegaan. In hoofdstuk 7 t/m 9 komen achtereenvolgens de aspecten governance en organisatie, financiën en begroting, procesrisico's en planning aan de orde. Dit document vormt de basis voor de Startbeslissing. Het is zodanig opgesteld dat het de meest relevante informatie uit eerdere onderzoeksfases bevat. Deze informatie is grotendeels opgenomen in de bijlagen.





## 2. PROBLEEMANALYSE EN CONTEXT

### 2.1 Urgentie, problemen worden groter

Het huidige OV-netwerk in de MRA staat anno 2023 op sommige delen al onder druk. Overvolle bussen, trams, metro's (met name op oost-west gerichte relaties) en toenemende onbetrouwbaarheid zijn daarvan het gevolg (bron: concept NvU, MIRT-Metroringlijn, november 2021). Door toename van bevolking, verstedelijking en internationaal treinverkeer wordt er bovendien de komende periode een (forse) toename van de af te wikkelen vervoersvraag verwacht. Niet alleen diverse regionale onderzoeken signaleren deze trend (zie de voor ZWASH fase 5 uitgevoerde probleemanalyses voor noordwest Amsterdam), maar ook de landelijke Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) komt tot deze conclusie.

#### 2.1.1 Verstedelijkingsopgave leidt zonder maatregelen tot capaciteits- en transferproblemen van het OV

Onderstaande probleemanalyse voor noordwest Amsterdam stoelt op twee bronnen:

1. De Integrale Markt en Capaciteitsanalyse (IMA) van het rijk;
2. De (concept) nota van Uitgangspunten MIRT Metroringlijn (november 2021) waarin een probleemanalyse is opgenomen.

#### IMA

In de IMA (versie 2021) wordt geconstateerd dat in de omgeving van Amsterdam de mobiliteitsvraag hard groeit. Zo laat de IMA een grote toename in het aantal reizigers op de stations zien:

- Toename van het aantal reizigers op Station Sloterdijk in het scenario WLO Laag 2040 met 38% en WLO Hoog 2040 met 69%;
- Toename van het aantal in- en uitstappers op Amsterdam Centraal in het scenario WLO Laag 2040 van 15% en bij WLO Hoog van 36%.

Het groeiend aantal reizigers leidt ook op andere dan de bovengenoemde treinstations tot problemen. Te hoge aantallen transfererende reizigers kunnen leiden tot veiligheidsproblemen, comfortproblemen en toename van reistijden. De IMA verwacht met name een toename in de transferdruk op station Amsterdam Sloterdijk. De IMA verwacht dat door het lopend project PHS CS op Amsterdam Centraal de transferdruk daar zal verbeteren, maar wel kritisch blijft. In de IMA-analyses en prognoses is echter nog geen rekening gehouden met alle extra woningbouwopgaven in Haven-Stad, maar ook elders zoals Amsterdam Noord. Verwacht wordt dat de transferdruk hierdoor hoger wordt, zowel op Sloterdijk als op het Centraal station.

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

- De verplaatsingen per tram in Amsterdam zullen toenemen bij WLO Laag 2040 met 11% en bij WLO Hoog 2040 met 25%;
- De verplaatsingen per metro in Amsterdam zullen toenemen bij WLO Laag 2040 met 24% en bij WLO Hoog 2040 met 45%.

Conclusie van de IMA is dus dat de huidige problemen van het OV - zelfs zonder rekening te houden met de volledige vulling van Haven-Stad zuid - in de toekomst alleen maar groter worden.

#### Probleemanalyse MIRT Metro Ringlijn (in NvU, nov. 2021)

In de probleemanalyse wordt aangegeven dat de bestaande OV-netwerken (nationaal en lokaal/regionaal) nu al vaak overbelast zijn en dat dit in de toekomst alleen maar erger wordt. De verstedelijkingsopgave in de MRA kan daarom alleen worden ingevuld als deze samengaat met een schaa sprong in het OV-systeem. Dat geldt niet alleen voor de locatie tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum/Haven-Stad, maar ook voor locaties als het Schinkelkwartier, de Zuidas, de Zaan/IJ-corridor en Almere Pampus (zie ook de verstedelijkingsstrategie, 2021). Voor Haven-Stad Zuid is in de probleemanalyse onderzocht wanneer de schaa sprong nodig is. Geconstateerd is dat het kantelpunt ligt bij circa 21.000 woningen op de zuidoever<sup>5</sup>. Vanaf dat kantelpunt kunnen de bestaande bus-, tram- en metrolijnen de vervoersvraag niet meer aan en is een 'systeemsprong' naar een metro-oplossing (of gelijkwaardig alternatief) nodig. Volgens de vigerende programmering van Haven-Stad Zuid zal dat dit aantal woningen ruim vóór 2040 worden bereikt.

<sup>5</sup> Concept nota van uitgangspunten MIRT Metroringlijn – RHDHV, 2021

De probleemanalyse geeft aan dat capaciteits- en kwaliteitsproblemen ook kunnen optreden op OV-lijnen die niet rechtsreeks Haven-Stad zuid bedienen. Het kan zijn dat problemen verschuiven naar ander delen van het bus-, tram- en metronetwerk, of naar het nationale netwerk. Eerste analyses wijzen er op dat dit waterbedfenomeen kan optreden op de (nu al drukke) oost-westelijke tramlijnen (binnenring) en op het metronetwerk (o.a. Oostlijn).

Uit een analyse van vervoerbewegingen in het prognosejaar 2040 blijkt dat er twee dominante verplaatsingsrichtingen voor Haven-Stad zijn te onderscheiden, namelijk een oost-westelijke en een noord-zuidelijke richting. De oost-westelijke richting is dominant en binnen oost-west gaat circa 65% van de vervoerbewegingen in oostelijke richting. Hierbij is Amsterdam Centraal als overstaplocatie en toegang tot het centrum een belangrijke locatie, maar is ook de relatie met de woon- werkgebieden in Amsterdam-Zuidoost van groot belang is. Circa 35% van de oost-west verplaatsingen is gericht op station Sloterdijk en op de gebieden in Amsterdam Nieuw-West. De noord-zuid gerichte verplaatsingen focussen zich op het centrum van Amsterdam en rechtvaardigen een uitstekende aansluiting op het stedelijke bus- en tramnet.

### 2.1.3 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 (NS, GVB en Connexion) is dat - afhankelijk van het scenario - 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 KiM<sup>6</sup>), blijft de urgentie voor een schaa sprong OV tussen Sloterdijk en Amsterdam-Centrum groot. 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 -Hoog<sup>7</sup> in zal inzitten.

De probleemanalyse samengevat.

Zonder maatregelen om het OV-systeem aan de noordwestkant van Amsterdam te versterken:

- Kan Haven-Stad zuid niet ontwikkeld worden tot hoogstedelijk, leefbaar en duurzaam ingericht woon- en werkgebied.
- Zullen capaciteits- en kwaliteitsknelpunten optreden op het landelijk en BTM-netwerk.
- Ontstaan transferproblemen op de stations Sloterdijk en het Centraal Station.

## 2.2 Context

Nederland kent een urgente woningbouwopgave. Er dienen in Nederland de komende decennia meer dan een miljoen woningen te worden gebouwd (Verstedelijkingsstrategie MRA, 2021). Een groot deel van die nieuwe woningen moet in de MRA worden gebouwd. Zo wordt er in de afspraken tussen rijk en regio van uitgegaan dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen in de MRA moeten zijn bijgebouwd.<sup>8</sup> De MRA is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen momenteel ruim 2,4 miljoen mensen. De regio trekt nog steeds veel mensen en bedrijven, waardoor de economie groeit, maar de keerzijde is dat de bereikbaarheidsknelpunten toenemen terwijl de wegen en het openbaar vervoer nu al tegen hun grenzen aanlopen. De uitdaging voor de toekomst is om de economische dynamiek van de MRA te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat te realiseren. Vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (vastgesteld in het BO MIRT 2022) wordt aangegeven hoe de mobiliteit vormgegeven zou moeten worden om bovenstaande opgaven op te kunnen vangen. De vormgeving van de mobiliteit in het hier centraal staande gebied tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal maakt een belangrijk onderdeel uit van de totale mobiliteitsopgave. Daarnaast zijn er veel raakvlakken met landelijk en regionaal overheidsbeleid.

<sup>6</sup> KiM - Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis (2020)

<sup>7</sup> In WLO Hoog is de trend naar meer thuis werken reeds opgenomen door het aantal woon-werkritten voor toekomstige jaren te verlagen.

<sup>8</sup> Verstedelijkingsconcept 2050: metropool van grote klasse met menselijke kant, MRA, november 2021.

## 2.2.1 Haven-Stad zuid

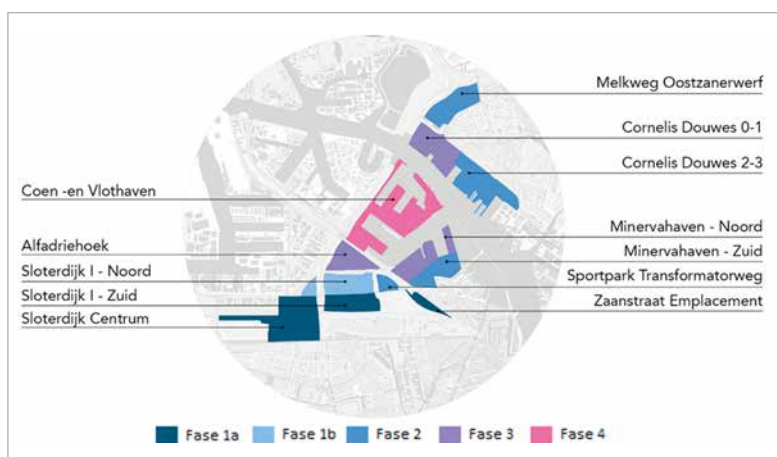
Binnen de MRA biedt de ontwikkellocatie Haven-Stad een zeer aantrekkelijk perspectief, waarbij het mogelijk is een goede balans te vinden tussen stedelijk wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen. Haven-Stad ligt aan de noordwest kant van Amsterdam, vormt een belangrijke schakel in de verbindingen richting Noord Holland Noord, regio Kennemerland en de mobiliteitsringen rondom Amsterdam en wordt in een noordelijk en zuidelijk deel gescheiden door het IJ. Haven-Stad ligt voor het grootste deel binnen de Ring A10. Het totale gebied is 650 hectare (exclusief water) en wordt nu voornamelijk gebruikt door de haven en bedrijfsterreinen. Het gebied wordt de komende jaren getransformeerd naar een hoogstedelijk gebied met een mix van wonen en werken. In bepaalde deelgebieden is daar al mee begonnen. Haven-Stad telt 12 deelgebieden en wordt een moderne nieuwe stadswijk waar thema's als duurzame energie, klimaatadaptie, economie en mobiliteit prominent op de agenda staan. Met Haven-Stad wordt ruimte geboden aan de ambitie van rijk en gemeente om in de komende decennia te kunnen voldoen aan de grote vraag naar nieuwe woningen en de verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Haven-Stad is een binnenstedelijk locatie. Binnenstedelijk bouwen heeft op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid diverse voordelen (Verstedelijkingsstrategie, november 2021):

- Het stimuleert het gebruik van actieve en schone vormen van transport of voorkomt zelfs transportafstanden en beperkt het ruimtebeslag op het landschap;
- Het biedt goede mogelijkheden om rond bestaande multimodale knooppunten te ontwikkelen en stimuleert daarmee lopen, fiets- en OV-gebruik en kortere verplaatsingsafstanden;
- Het biedt mogelijkheden om voort te bouwen op bestaande infrastructuur en deze optimaal te benutten. Dit neemt niet weg dat er wel geïnvesteerd moet worden om deze locaties goed op nationale en lokale/regionale netwerken aan te sluiten.

Voor Haven-Stad zuid (zie figuur 1) is in 2019 een bottom-up programmering van woon- en werklocaties opgesteld. In de programmering wordt onderscheid gemaakt in de ontwikkelingen tot 2040 (fasen 1a, 1b en 2) en na 2040 (fase 3 en 4). Deze programmering wordt momenteel geactualiseerd en is medio 2023 beschikbaar. De geactualiseerde programmering zal uitgangspunt voor de OV-Verkenning vormen.

In totaal worden er in Haven-Stad zuid tot 2040 29.500 woningen ontwikkeld en na 2040 komen er daar nog 23.900 bij. Wanneer Haven-Stad zuid gereed is betekent dat 53.400 woningen (vergelijkbaar met een stad als Leiden). Op dit moment zijn er circa 26.000 arbeidsplaatsen in het gebied aanwezig. Het aantal arbeidsplaatsen dat er tot 2040 bijkomt is 7.700 en na 2040 komen er daar nog 14.500 arbeidsplaatsen bij. Wanneer Haven-Stad gereed is betekent dat ruim 48.000 arbeidsplaatsen in Haven-Stad op de zuidoever. Het is daarmee de grootste binnenstedelijke herontwikkeling van Nederland met de hoogste verstedelijkingsdichtheid (bijna 20.000 inwoners per vierkante kilometer). Dit vraagt onder meer om hoogwaardige aansluitingen op zowel het nationale als het lokale/regionale OV-netwerk. Een robuust en tegelijk flexibel netwerk dat invulling geeft aan de ontbrekende schakel en het omvangrijke programma van Haven-Stad Zuid in de eindsituatie kan opvangen. Dit OV-netwerk dient in samenhang met de gebiedsontwikkeling gefaseerd te worden ontwikkeld en uitgerold.



**Figuur 1. De 12 deelgebieden van Haven-Stad**

## 2.2.2 Samenhang met overheidsbeleid

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

### Integrale Mobiliteitsanalyse

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA<sup>9</sup>) 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.

### Verstedelijkingsstrategie

In de verstedelijkingsstrategie MRA (november 2021) bepalen MRA en rijk samen de koers voor de stedelijke ontwikkeling van de MRA op de middellange (2030) en lange termijn (2050). Het polycentrische verstedelijkingsconcept zet in op realisatie van een groot aantal woningen en arbeidsplaatsen in bestaand stedelijk gebied, in gemengde milieus en dicht bij OV-knooppunten. In de Verstedelijkingsstrategie is de locatie Haven-Stad aangewezen als een van de belangrijkste woningbouwlocaties<sup>10</sup>.

De verstedelijkingsstrategie merkt op dat om Haven-Stad te kunnen ontwikkelen forse investeringen, onder meer in OV-bereikbaarheid, nodig zijn.

Bij de keuzes van rijk en regio voor polycentrische ontwikkeling (waarvan Haven-Stad een exponent is) groeit het gebruik van alle vervoerssoorten, en dan vooral het openbaar vervoer. Om die groei te faciliteren, moeten de 'draaischijven' (de ringstructuren in de regio voor het wegverkeer en het openbaar vervoer) blijven functioneren. Daartoe zijn in het BO MIRT 2019 de volgende systeemopgaven vastgesteld:

- Het versterken van zowel het (inter)nationaal spoorvervoer als het regionaal en stedelijk openbaar vervoer in en om Amsterdam;
- Het verbeteren van de robuustheid en doorstroming van het wegennet in de metropoolregio: het functioneren van de A10 en het versterken van de tweede ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar.

### 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.<sup>11</sup>

De inzichten uit het Toekomstbeeld OV laten zien dat de verbeteringen stapsgewijs doorgevoerd moeten worden, inspeland 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.

9 Integrale Mobiliteits-analyse 2021 Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht | [Rapport](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

10 [NOVEX MRA \(Verstedelijkingsstrategie\) - metropoolregioamsterdam](#)

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

### **Multimodaal Toekomstbeeld MRA**

In het recent vastgestelde document Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) voor de MRA 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 én naar de steden, het stimuleren van fiets- en OV-gebruik en het inzetten van mobiliteitsmaatregelen om de gewenste gedragseffecten te stimuleren<sup>12</sup>. In dat kader is ook het voornemen van het Rijk om een vorm van betalen naar gebruik van de auto rond 2030 in te voeren van belang. De kans op succesvolle implementatie hiervan wordt aanzienlijk vergroot als alternatieven, zoals een robuust OV-systeem, op orde zijn.

### **Omgevingsvisie gemeente Amsterdam**

In de omgevingsvisie van de gemeente Amsterdam wordt de OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam-Centrum randvoorwaardelijk genoemd voor de ontwikkeling van de stad en regio na 2030. Het sluiten van de metroringlijn wordt benoemd als optie om ook een intensievere bediening op de Geinlijn mogelijk te maken en het metronetwerk uit te breiden<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> In het kader van de MIRT-Verkenning is ook de MTB-achtergrondrapportage OV (BTM en spoor) relevant i.v.m. de gehanteerde lijnvoeringen voor spoor.

<sup>13</sup> Omgevingsvisie 2050 – Gemeente Amsterdam





## 3. OPGAVEN EN DOELEN

Het doel van de Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum is om invulling te geven aan de noodzakelijke schaa sprong voor het OV aan de noordwestkant van Amsterdam en te komen tot één voorkeursalternatief. Dit gebeurt door vanuit de probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen via kansrijke alternatieven naar één voorkeursoplossing. Het voorkeursalternatief wordt in de besluitvormingsfase van de Verkenning vastgesteld. De projectalternatieven richten zich primair op het oplossen van de in hoofdstuk 2 beschreven nationale en lokale OV-bereikbaarheidsproblemen en kansen voor gebiedsontwikkeling, maar doet dat met oog voor andere maatschappelijke opgaven zoals bereikbaarheid voor iedereen (voorkomen van vervoersarmoede) woningbouw, werkgelegenheid, groen, klimaat, ecologie, milieu en energie. Locaties van een omvang van Haven-Stad zuid rechtvaardigen een uitstekende aansluiting op nationale en lokale/regionale (OV)netwerken.

Volgend uit de probleembeschrijving staat de volgende opgave centraal in de Verkenning:

Het ontwikkelen van een robuuste en hoogwaardige OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum met daarbij een efficiënte manier van aansluiten van het gebied Haven Stad Zuid op de nationale en lokale/regionale OV-netwerken, zowel in oost-westelijke als noord-zuidelijke richting. Hierbij mogen de bestaande OV-netwerken niet worden overbelast.

### 3.1 Doelstellingen en randvoorwaarden voor de projectalternatieven

Gegeven de opgaven zijn voor de projectalternatieven de onderstaande doelstellingen ten opzichte van de referentiesituatie<sup>14</sup> geformuleerd. 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 ook hoofdstuk 5). Het ultieme doel is een OV-verbinding te realiseren ten behoeve van de versterking van het OV-netwerk van de regio en om een stadsdeel te realiseren met nadruk op leefbaarheid en nabijheid en bijvoorbeeld zeer lage parkeernormen. Daarvoor is een werkend OV-systeem essentieel<sup>15</sup>. Dit vertaalt zich in de volgende projectdoelstellingen:

- De alternatieven verbeteren de OV-bereikbaarheid van bestemmingen in de MRA en daarbuiten.
- De alternatieven leiden in Haven-Stad zuid in 2040 tot een streef modal share van 35% fiets, 25% OV, 20% lopen en 20% auto (Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, november 2020).
- De alternatieven verslechteren de transferdruk op de trein- en metrostations Sloterdijk en Centraal Station niet.

Randvoorwaardelijk is dat de alternatieven:

- Voldoende vervoercapaciteit hebben.
- Leiden tot een vergroting van capaciteit en de kwaliteit elders in het OV-net.
- Een positieve business case hebben<sup>16</sup>.
- Een gunstig welvaartseffect hebben<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> De referentie (nulalternatief) is de situatie in een prognosejaar zonder de te onderzoeken maatregelen, maar met de ruimtelijke ontwikkelingen.

<sup>15</sup> Een OV-systeem is meer dan OV-infrastructuur. Het betreft ook systemen en voorzieningen om exploitatie mogelijk te maken zoals voertuigen, S&C, opstellen en onderhouden.

<sup>16</sup> Zie ook: Kaders voor het metrosysteem Amsterdam, maart 2023.

<sup>17</sup> Conform de MIRT-handreiking zal er een MKBA worden opgesteld. Omdat dit instrument beperkingen heeft, zullen we ook brede welvaart gebruiken om alternatieven te toetsen.

### 3.2 Duurzaamheid als uitgangspunt

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 een aanzienlijke CO<sub>2</sub>- en energiebesparing kan worden bereikt. Voor ZWASH fase 5 is bijvoorbeeld 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. Wij zien duurzaamheid als belangrijk uitgangspunt voor het project en duurzaamheid zal in alle fasen van de Verkenning een prominente plaats krijgen. In [paragraaf 5.5](#) wordt nader op het aspect duurzaamheid ingegaan.



## 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 Scope van de MIRT-Verkenning

#### 4.1.1 Scope en fasering

In het MIRT-onderzoek ZWASH is als voorlopige voorkeursvariant naar voren gekomen een gesloten metroringlijn met aansluiting op de bestaande oostlijn. Zowel Rijk als regio hebben aangegeven dat de voorhanden financiële middelen voor deze totale voorkeursvariant (a € 1,9 miljard) op dit moment ontbreken. Gezien het belang van het starten van de grootschalige woningbouwlocatie Haven-Stad, het besef dat op termijn het onvermijdelijk lijkt dat deze verbinding nodig is, maar ook dat het mogelijk is deze gefaseerd te ontwikkelen, is tijdens het BO MIRT van november 2022 het besluit genomen om een MIRT-verkenning uit te voeren naar de OV ontsluiting van Haven-Stad Zuid tot de Hemknoop. Het betreft het eerste deel van het sluiten van de metroring. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, worden in de MIRT-Verkenning ook verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Met het geheel sluiten van de metroring kunnen noordwest Amsterdam en zuidoost Amsterdam uitstekend met elkaar verbonden worden, evenals de aantakking van andere lijnen op deze metroring beter opgevangen worden en de stations Sloterdijk en Centraal ontlast worden.

Ten aanzien van het eerste deel van het sluiten van de metroring staat de opgave centraal om de nieuwe woningen en werkvoorzieningen die in de eerste fasen van Haven-Stad zuid zijn gepland goed op de nationale en lokale OV-netwerken aan te sluiten. De geplande grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen maken het in deze eerste fasen al noodzakelijk om Haven-Stad zuid niet alleen in oost-westelijke richting, maar ook in noord-zuidelijke richting goed op de lokale OV-netwerken aan te sluiten en deze te versterken. Goed openbaar vervoer is een randvoorwaarde om een stadsdeel vorm te geven waarin leefbaarheid en nabijheid centraal staan<sup>18</sup>. Daarnaast dient ook de interne OV-ontsluiting van een stadsdeel van deze omvang (in het eindbeeld vergelijkbaar met een stad als Leiden!) goed te worden geregeld, en is het van belang dat het OV in het bestaande deel voldoende robuust is om in te kunnen spelen op de groeiende en verdichtende stad/regio.

De inhoudelijke scope van de MIRT-Verkenning betreft daarmee het verbindend OV tussen Sloterdijk en het centrum van Amsterdam, zowel in oost-westelijke als de noord-zuidelijke richting. Het aanvullende interne OV dat nodig is in Haven-Stad zuid zien wij als raakvlakproject ([zie 4.2](#)) en behoort dus niet tot de scope. De inpassing in de omgeving en de vormgeving en aansluiting van stations op die omgeving zijn nadrukkelijk wel onderdeel van de scope. De woningbouwopgave van Haven-Stad zuid (eindbeeld en fasering) is weliswaar een belangrijke aanleiding voor de Verkenning, maar vormt niet het onderwerp ervan. Er wordt naar afloop van de Verkenning geen voorkeursbeslissing genomen over de woningbouwopgave van Haven-Stad zuid, maar over de OV-opgave. Uiteraard vormt de gebiedsontwikkeling wel het belangrijkste raakvlak. In de organisatie van de verkenning komt dit terug ([zie 7.3](#)).

#### Fasering

Haven-Stad wordt niet in één keer gebouwd, maar gefaseerd ontwikkeld en die ontwikkeling is reeds gestart. Deelgebieden rond station Sloterdijk zijn reeds in uitvoering en gronden worden daar momenteel uitgegeven. Het OV zal moeten meegroeien met het nieuwe stadsdeel. Daarmee is de bouwfaserings van Haven-Stad richtinggevend voor de fasering van de OV-verbindingen<sup>19</sup>.

Het is hierom dat in de Verkenning ruim aandacht wordt geschonken aan de fasering van de OV-eindbeelden. Een logische fasering van het OV-netwerk die de gebiedsontwikkeling faciliteert bestaat uit een eerste fase tot de

<sup>18</sup> De ontwerpers gaan bijvoorbeeld uit van slechts 0,2 parkeerplaatsen per woning.

<sup>19</sup> De projectorganisatie Haven-Stad werkt aan geactualiseerde ontwikkelscenario's die medio 2023 gereed zijn. Deze scenario's zullen als uitgangspunt voor de Verkenning worden gehanteerd.

zogenaamde Hemknoop (sportpark Transformatorweg e.o) en een tweede fase tot Amsterdam Centraal Station ten behoeve van het eindbeeld Haven-Stad zuid na 2040. De faseringsvraag voor het OV-systeem zal voor alle kansrijke alternatieven worden uitgewerkt. Voor alle kansrijke alternatieven wordt daarnaast onderzocht in hoeverre het doortrekken van de metro (meest voor de hand liggende oplossing, zie 4.1.2) van het huidige eindpunt Isolatorweg naar de Hemknoop *no regret* is. Ook wordt onderzocht hoe de eerste gebiedsontwikkelingsfasen worden aangesloten op het stedelijk OV-systeem, waarbij diverse bus- en tramalternatieven zullen worden afgewogen.

### Werkend vervoersysteem

Het uiteindelijke doel van het project is niet een stuk infrastructuur aan te leggen, maar die infrastructuur te exploiteren en daarmee aan de doelen bij te dragen. Het ultieme eindresultaat van het project is een werkend vervoersysteem (WVS). Met een WVS wordt het effect van beheer en onderhoud integraal meegenomen met TCO als uitgangspunt. Voor een werkend vervoersysteem moet niet alleen gekeken worden naar de aanleg van infrastructuur, maar moet er ook aandacht besteed worden aan de randvoorwaardelijke aspecten om de infrastructuur te laten rijden. Reeds in de Verkenning wordt daarom ook ruim aandacht geschonken aan allerlei exploitatie-aspecten (snelheden, frequenties, type materieel, opstellen en onderhouden), aan de locatie en inpassing van de stations en aan de interactie tussen infrastructuur en exploitatie (beveiliging, signaling, control) en aan het aspect beheer en onderhoud.

Met de keuze voor een werkend vervoersysteem als scope ligt een belangrijke keuze over de vorm van het eindproduct van de Verkenning vast. In dat geval werken we namelijk qua planologische procedure aan een sectorale en geen integrale Structuurvisie of Omgevingsvisie<sup>20</sup>.

### 4.1.2 Meest voor de hand liggende oplossing

Voor het eindbeeld van de beoogde OV-ontwikkeling in dit gebied zijn in eerdere onderzoeken reeds diverse alternatieven afgewogen. Zes alternatieven zijn initieel als kansrijk aangemerkt (zie tabel 1).

Tabel 1. Voorlopige kansrijke alternatieven<sup>21</sup>

Oplossingsrichting <sup>22</sup>		Omschrijving
1	City Sprinter West (trein)	City Sprinter die vanuit de richting Weesp over de westtak rijdt. De City Sprinter halteert in het projectgebied op nieuw toe te voegen stations Nassauplein, Hemknoop en Isolatorweg.
2	Metroringlijn aan Oostlijn gekoppeld	Fysiek aan elkaar gekoppelde metro Ring- en Oostlijn die vanaf Isolatorweg bovengronds naar Station Hemknoop gaat en vervolgens met een tunnel naar Station Nassauplein om uiteindelijk in de zogenaamde kathedraal onder Centraal Station aan te sluiten op de Oostlijn.
3	Metroringlijn naar spoor 1 en 2	Doorgetrokken Metroringlijn naar de huidige treinsporen 1 en 2 van Centraal Station. De metro's landen hier bovengronds aan, ter hoogte van treinperrons 1 en 2.
4	Metro Oostlijn naar Coen- en Vlothaven	Oostlijn doorgetrokken naar de Coen-en Vlothaven en een Metroringlijn die is verlengd tot de Hemknoop en daar een cross-platform overstap biedt op de Oostlijn.
5	Tramplus	Trampluslijn tussen Centraal Station en Station Sloterdijk. Naast de trampluslijn wordt tramlijn 5 ook doorgetrokken naar de Coen- en Vlothaven en wordt tramlijn 4 doorgetrokken naar de Minervahaven.

<sup>20</sup> Keuze in de Verkenning te maken als er meer over de Omgevingswet bekend is.

<sup>21</sup> In bijlage 1 is detailinformatie over de kansrijke alternatieven opgenomen.

<sup>22</sup> In alle voorlopig kansrijke oplossingsrichtingen wordt ten behoeve van noord-zuidgerichte aansluiting van Haven-Stad op het lokale OV-net, de in de tabel beschreven OV-backbone aangevuld met een verlengde tramlijn 5. In bijlage 1 staat nadere informatie over deze voorlopig kansrijke alternatieven.

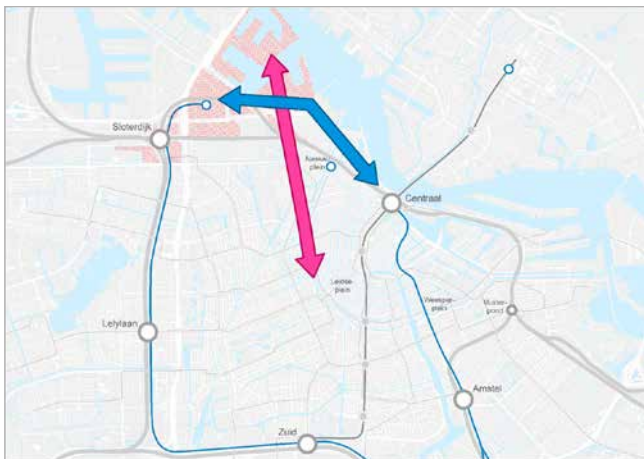


Oplossingsrichting <sup>22</sup>		Omschrijving
6	BRT & Tram Coen- en Vlothaven-Centrum	BRT-lijn tussen de Centraal Station en Station Sloterdijk via de Transformatorweg, aangevuld met een doorgetrokken tram vanaf de binnenring/Zuid naar de Coen-en Vlothaven.

Bestuurlijk is vastgelegd (BO-MIRT, 25 november 2020) dat de meest voor de hand liggende oplossing voor het eindbeeld in oost-west richting het sluiten van de metro Ringlijn van Isolatorweg via de Hemknoop tot het Centraal Station is. Op dit alternatief is ook de bekostiging gebaseerd.

In alle voorlopig kansrijke oplossingsrichtingen van tabel 1 wordt ten behoeve van noord-zuidgerichte aansluiting van Haven-Stad op het lokale OV-net (rood in figuur 2), de in de tabel beschreven oost-west gerichte OV-backbone (blauw in figuur 2) aangevuld met een verlengde tramlijn 5. In het vervoerkundig onderzoek tijdens de Verkenning zal worden bepaald of voor de noord-zuidverbinding het verlengen van lijn 5 inderdaad de beste optie is. De verlengde tramlijn 5 zal daarom worden vergeleken met andere mogelijke bus- en tramalternatieven.

In bijlage 1 is nadere informatie over de voorlopig kansrijke alternatieven opgenomen. De onderzoeksrichtingen zijn weergegeven in figuur 2.



**Figuur 2. Twee onderzoeksrichtingen**

## 4.2 Raakvlakprojecten

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

- Woningbouw en gebiedsontwikkeling Haven-Stad zuid;
- Mobiliteitshub en ruimtelijke ontwikkeling OV-knoop Sloterdijk;
- HOV-busverbinding Sloterdijk-Haven-Stad-Centraal Station (lijn 22);
- De MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer;
- Introductie van de Airport Sprinter vanaf dienstregeling 2025;
- Het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS) Amsterdam en de relevante deelprojecten zoals:
  - Perronverbreding Amsterdam CS<sup>23</sup>.
  - Sporen tijdelijk verleggen ten behoeve van aanleg/vervanging IJ-viaduct.
  - Verbouwing westelijk spooreiland
  - Aanpassen stijgpunten westelijk tunnel (incl. spoor 1/2)
- Spoorprojecten westzijde CS ;
- PHS Alkmaar – Amsterdam;
- Project Haarlemmerhouttuinen en westelijke Prins Hendrikkade;

<sup>23</sup> Er is ook sprake van een project perronverhoging (naar 76 cm), welke invloed heeft op perron 1/2.

- Fietsroute Haarlemmerhouttuinen;
- De impact op buslijn 21;
- Doorgroeiontwikkeling dienstregeling TBOV 2030/2035;
- Ontwikkeling OV- en fietsnetwerken van en naar de noordelijke Zaan- en IJoevers in de toekomst.

In 7.3 wordt op het raakvlakmanagement ingegaan.

### 4.3 Juridische uitgangspunten

Het Rijk heeft spelregels voor het MIRT opgesteld (ministerie IenW, september 2022). 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. Conform het MIRT-Spelregelkader (2022) worden onderstaande uitgangspunten geformuleerd voor enkele belangrijkste juridische aspecten en wordt? aandacht geschonken aan:

- De juridische vorm van de Verkenning.
- Het onderscheid tussen bestuurlijke besluitvorming en besluitvorming in juridische zin (bevoegd gezag). Het Startdocument is gericht op bestuurlijke besluitvorming. Voor de juridische bevoegd gezag rol en formele besluitvorming is het noodzakelijk ook te voldoen aan de m.e.r-regelgeving.
- Aandachtspunten vanuit de Omgevingswet, onder meer of een voorkeursbeslissing in de zin van de Omgevingswet hier verplicht is.
- Een beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedures die (mogelijk) gevolgd moeten worden.

#### 4.3.1 Vorm van de Verkenning

Het gaat hier om een MIRT-Verkenning boven de BDU-grens van € 225 miljoen. Dat impliceert dat de Minister van IenW het Startbesluit neemt en dat de MIRT-spelregels en -handreikingen van toepassing zijn. De MIRT verkenning werkt hierdoor toe naar een voorkeursbeslissing over de benodigde infrastructurele maatregel(en) en het werkend vervoersysteem.<sup>24</sup> Qua hoofdvorm en aanpak sluit dit aan op een sectorale verkenning met structuurvisie<sup>25</sup> conform de MIRT spelregels 2022. 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 (MER, zie onder). Ook zal de participatie conform de richtlijnen worden uitgevoerd.

#### Plan-MER

In de verkenningsfase worden meerdere projectalternatieven waaronder in ieder geval een spoor-, BRT-, tram- en metro-alternatief en een niet-infrastructuur alternatief<sup>26</sup> met elkaar vergeleken. Naar verwachting zullen zich wezenlijke omgevingseffecten voordoen ten gevolge van het project. Om alle alternatieven op de juiste wijze met een goede integrale afweging en op het juiste niveau af te wegen tegen het nulalternatief, wordt daarom het uitvoeren van een m.e.r. procedure met als op te leveren product een Plan-MER, wenselijk geacht.

Voor de keuze van het wettelijk kader gaan we uit van de meest voor de hand liggende oplossing (metro). We verwachten dat voor dit alternatief zich wezenlijke omgevingseffecten gaan voordoen. We gaan er dus van uit dat geen sprake is van een hoofdspoor, maar van een lokaal spoor, zodat de Tracéwet niet van toepassing is maar een regulier planologisch besluit voor de wijziging van het lokaal spoor wordt genomen. Ingevolge onderdeel 2.2 van de D lijst van het Besluit Mer, lijkt de beoogde wijziging MER-beoordelingsplichtig, al dan niet informeel. Het direct opstellen van een

<sup>24</sup> Een MIRT-verkenning komt qua procedure stappen van de Vervoerregio en Amsterdam respectievelijk overeen met verkenning+planstudie (Vervoerregio) en fase 2 van het PBI (Amsterdam).

<sup>25</sup> 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. Op 1 januari 2024 zal de Omgevingswet in werking treden en wordt de structuurvisie een omgevingsvisie. In 4.3.3 wordt hier verder op in gegaan.

<sup>26</sup> Of wordt onderbouwd aangegeven waarom een niet-infrastructuuralternatief onmogelijk of onwenselijk is, bijvoorbeeld géén oplossend vermogen (MIRT-spelregels (september 2022)).

Plan-MER met structuurvisie is dus een vrijwillige, terwijl dit volgens de handreiking MIRT en m.e.r. meerwaarde heeft voor de participatie en transparante afweging. Verder wordt in de Handreiking aangegeven dat als er in de verkenning geen Plan-MER wordt opgesteld, oplossingsrichtingen en kansrijke alternatieven tijdens de planuitwerking eventueel alsnog in de project-m.e.r. moeten worden onderzocht. Dit is dan vaak niet zinvol meer, omdat er al een keuze voor een oplossingsrichting is gemaakt. Het is in zulke gevallen dan raadzaam om al gedurende de verkenning een 'eerste fase' MER op te stellen, waarin oplossingsrichtingen en kansrijke alternatieven worden onderzocht. Met name indien ook aandacht nodig is voor de raakvlakprojecten.

Het kan ook zijn dat direct al wordt gestart met juridische uitwerking door middel van het opstarten van een projectprocedure onder de Omgevingswet in samenhang met een eventuele (beoordeling) project MER. In onderstaand tekstblok is aangegeven hoe wij procedureel de inrichting van de Verkenning en de verdeling van de verantwoordelijkheden zien in het licht van onzekerheden in het vigerend wettelijke kader (Wro/Omgevingswet).

## Procedures

Gelet op het feit dat er in de Verkenning alternatieven worden meegenomen waarvoor meerdere bevoegde gezagen aan de orde kunnen zijn, lijkt een structuurvisie aangewezen zodat het (vrijwillige) MER daarmee alles omvattend kan zijn. Aangewezen lijkt het volgende:

1. Besluit tot voornemen vaststellen Structuurvisie op grond van de Wro (of Omgevingswet) door de verschillende bevoegde gezagen (gemeente Amsterdam, Rijk). Op deze manier zijn in deze eerste stap van de verkenningsfase nog beide bevoegde gezagen aan zet wat passend is gezien meerdere mogelijke projectalternatieven in deze fase.
2. De verkenningsfase (voor structuurvisie) starten bij de verschillende bestuurslagen (rijk en gemeente Amsterdam), daarbij moet het detailniveau van de structuurvisie in de verkenning aan elkaar gelijk zijn. Voorkeur hierbij is het starten van de Verkenning en de Plan-m.e.r. vanuit het nog op te richten projectbureau.
3. Van het voornemen van het starten van de m.e.r.-procedure en participatie wordt door de initiatiefnemer (het projectbureau, [zie 4.3.2](#)) mededeling gedaan aan de bevoegd gezagen.
4. Het projectbureau stelt de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) op. Deze wordt door de verschillende bevoegde gezagen bestuurlijk vastgesteld.

Eindproduct: Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD), vastgesteld door zowel het rijk als de gemeente Amsterdam.

5. Plan-MER opstellen door de initiatiefnemer als basis voor de structuurvisie. De m.e.r.-procedure ziet toe op het detailniveau van de structuurvisie.

Eindproduct: Plan-MER

**NB.** De uit te voeren m.e.r. procedure dient voor de alternatieven op de verschillende bestuurslagen te zien. Er wordt gekozen voor het door het projectbureau i.o. opstellen van één MER rapport voor alle alternatieven, in opdracht van beide bevoegde gezagen. Het stroomlijnen van de opdracht voor het MER is hierbij van groot belang.

6. 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 is dat de gemeente Amsterdam. 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

7. Structuurvisie definitief vaststellen door het (bestuurlijk)niveau van het gekozen voorkeursalternatief, inclusief ter inzagelegging Plan-MER.

NB. De bestuurlijke voorkeursbeslissing kan eventueel ook vergezeld gaan van een juridische voorkeursbeslissing als bedoeld in de projectprocedure van de Omgevingswet.

Eindproduct: Structuurvisie

### 4.3.2 Initiatiefnemer, het bevoegd gezag en coördinerende partij.

In het kader van de 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 twee verschillende bestuurslagen die betrokken zijn bij deze verkenningsfase (gemeente Amsterdam, Vervoerregio en het Rijk), wijzen de projectorganisatie i.o. aan als initiatiefnemer. Genoemde partijen zullen de projectorganisatie i.o. hiertoe opdracht verlenen dan wel machtigen.

#### Bevoegd gezag

De in beschouwing te nemen alternatieven betreffen spoorse (HRN) en niet-spoorse alternatieven. De niet-spoorse alternatieven blijven allen binnen het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Er is daarmee vooralsnog geen bevoegd gezag relatie met andere gemeenten of de Provincie Noord-Holland. Het rijk is bevoegd gezag met betrekking tot het spoor. Zolang er in het m.e.r. proces projectalternatieven mogelijk zijn waarvoor de verantwoordelijkheid op verschillende bestuurslagen ligt, kan de bevoegd gezag rol door zowel het rijk als de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Wanneer bekend is welk voorkeursalternatief de basis vormt voor de ontwerp-structuurvisie en het ontwerp-voorkeursbeslissing 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 het Plan-MER en alle producten die daarvoor nodig zijn, zoals een Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze coördinerende rol wordt gedelegeerd aan en uitgevoerd door de projectorganisatie. De projectorganisatie zorgt er daarmee de facto voor 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 het Plan-MER. Het bevoegd gezag voor het project- en aanlegbesluit is gekoppeld aan het voorkeursalternatief en dient aan het einde van de Verkenningsfase bekend te zijn en te worden opgenomen in de Bestuursovereenkomst. Het opstellen van de Bestuursovereenkomst is de verantwoordelijkheid van de projectorganisatie i.o. MIRT Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam-Centrum.

## Omgevingswet

Het vigerend wettelijk kader is momenteel (februari 2023) de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en in geval van een sporaanpassing de Tracéwet. 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 januari 2024 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 bij in de buurt. Echter de Omgevingsvisie (één omgevingsvisie voor het gehele grondgebied van een gemeente of provincie of het rijk) is niet rechtstreeks bindend voor andere bestuurslagen en meer omvattend<sup>27</sup>. 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 gemeente Amsterdam is inmiddels een Omgevingsvisie opgesteld. In deze Omgevingsvisie zijn reeds planologische haakjes opgenomen voor het verlengen van de Ringlijn. Een Omgevingsvisie is niet appellabel, een omgevingsplan echter wel. Dus als via de Omgevingsvisie het omgevingsplan wordt aangepast, is het laatste plan appellabel. Aan het einde van de verkenningsfase zal worden bepaald of dit opportuun is.

Het is belangrijk om op te merken dat de wettelijke voorkeursbeslissing onder de Omgevingswet op onderdelen een andere werking heeft dan de bestuurlijke voorkeursbeslissing onder de MIRT-spelregels. Bijvoorbeeld: in bepaalde gevallen kan de wettelijke voorkeursbeslissing worden overgeslagen en meteen worden toegewerkt naar een projectbesluit. Op voorhand achten wij het verstandig om vast te houden aan de stappen van de wettelijke projectprocedure en de voorbereidingsprocedure te koppelen aan de plan-MER-procedure. Redenen hiervoor zijn:

- Naar verwachting treden aanzienlijke omgevingseffecten op;
- het gaat om een complex project met veel belangen;
- de wens om een MIRT-Verkenning uit te voeren;
- de wens om voorbeschermingsregels op te nemen in het omgevingsplan;
- de wens om een integraal besluit te nemen;
- de wens om uitvoeringsvergunningen te coördineren;
- de versnelde uitspraak in beroep.

Gezien het bovenstaande en 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). Als gedurende het project er meer duidelijkheid komt, zullen we komen met een wijzigingsvoorstel op basis van een Omgevingsvisie en indien nodig hierop de procedure aanpassen. In dat geval kan gekozen worden voor de projectprocedure van afdeling 5.2. van de Omgevingswet, als het project wordt gezien als het wijzigen van een omgevingsplan voor een project van publiek belang.

<sup>27</sup> Wel kan doorwerking plaatsvinden bijvoorbeeld via omgevingswaarden of instructieregels.

## De scope samengevat

- Het betreft een MIRT-Verkenning
- Gaat om een sectorale Verkenning met vrijwillige Plan-MER.
- De inhoudelijke scope van de Verkenning is gekoppeld aan de (financiële) afspraken van het BO-MIRT, november 2022. Daarbij is er voor het OV-systeem onderscheid naar het traject tot Hemknoop en het eindbeeld tot Centraal Station. Alleen voor het eerste trajectdeel is zicht op financiering. Voor in ieder geval dat eerste trajectdeel kan na de Verkenning een voorkeursbeslissing worden genomen en de planstudiefase worden gestart.
- De inhoudelijke scope van de MIRT-Verkenning is m.b.t. het eerste trajectdeel primair gericht op de OV-schaalsprong die nodig is voor de eerste bouwfasen van de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad.
- Om het beste OV-alternatief ten behoeve van de eerste bouwfasen van Haven-Stad te kunnen bepalen, wordt in deze MIRT-verkenning ook onderzoek gedaan naar de verschillende OV-alternatieven ten behoeve van het eindbeeld van de OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam-Centrum.
- Voor een optimale ontsluiting van de woningbouw in Haven-Stad met OV moet zowel voor de eerste bouwfasen als voor de doorkijk naar het eindbeeld aandacht worden geschonken aan oost-west gerichte OV-relaties, noord-zuid gerichte OV-relaties en interne gebiedsontsluiting. Interne OV-gebiedsontsluiting wordt gezien als raakvlak en zit niet in scope van het investeringsproject (maar dit aspect wordt uiteraard wel in het onderzoek meegenomen).
- Voor de eerste bouwfasen van Haven-Stad is voor de oost-west relaties de meest voor de hand liggende oplossing de vanaf Isolatorweg tot de Hemknoop verlengde metro Ringlijn.
- De meest voor de hand liggende oplossing voor het eindbeeld Haven-Stad zuid betreft het sluiten van de metro Ringlijn van de Hemknoop tot het Centraal Station.
- Volgens de spelregels van het MIRT dient de meest voor de hand liggende oplossing afgewogen te worden tegen alternatieve oplossingen (én een niet-infra alternatief!!).
- Voor alle alternatieven is de scope een Werkend Vervoersysteem (WVS).
- De inpassing in de omgeving en de vormgeving en aansluiting van stations op die omgeving zijn nadrukkelijk onderdeel van de scope, de ontwikkelopgave van Haven-Stad zuid zelf is dat niet (wordt als raakvlak gezien en proces op ingericht).





## 5. AANPAK VAN DE VERKENNING

### 5.1 Inleiding

In de Verkenning worden alle werkzaamheden uitgevoerd die nodig zijn om het voorkeursbeslissing te nemen (zijnde de beslissing over het voorkeursalternatief), om de Bestuursovereenkomst op te stellen en om de overgang naar de Planuitwerkingsfase soepel te laten verlopen. Aan ieder van de projectalternatieven kleven risico's. Deze risico's zullen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief worden betrokken. Bovendien wordt voor de meest voor de hand liggende oplossing een gedegen risicodossier opgesteld ([Zie Bijlage 4. Verdere verdieping risico-aspecten metro alternatieven](#)).

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen beschreven en wordt op hoofdlijnen toegelicht welke stappen worden doorlopen en op welke wijze. In een na de Startbeslissing op te stellen meer gedetailleerde projectplan 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.

Onder verantwoordelijkheid van de projectorganisatie wordt in zeef 2 van de Verkenning ([zie 5.4](#)) voor de kansrijke alternatieven in ieder geval gewerkt aan:

- Verkeerskundig ontwerp van de alternatieven (routes, frequenties, lijnvoeringen, snelheden);
- Transferanalyse en het doen van voorstellen voor mitigerende maatregelen voor in ieder geval de stations Amsterdam CS en Sloterdijk.
- Kwantitatieve vervoerprognoses voor de planjaren 2030, 2040 en 2060 (eindbeeld);
- Bepalen impact op het overig OV (BTM en trein);
- Bepalen reistijd- en comfortbatan;
- De civieltechnische uitwerkingen van routes en tracés in zowel oost-westelijke als noord-zuidelijke richting.
- SSK-ramingen inclusief B&O;
- 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;
- De manier waarop het vervoersysteem op hoofdlijnen wordt ingericht (operationeel concept: S&C, opstellen, onderhouden) en de afhankelijkheden tussen de verschillende OV-modaliteiten;
- De beoordeling en effectbepaling van ieder van de alternatieven en hun effecten op het onderliggende OV-net op onder meer de aspecten mobiliteit en bereikbaarheid, maatschappelijk nut en -kosten, natuur en milieu, stikstof, CO<sub>2</sub>, klimaatbestendigheid et cetera;
- Het uitwerken van de projectrisico's voor de meest voor de hand liggende oplossing ([zie ook 5.6](#));
- Business case voor de exploitatie van de meest voor de hand liggende oplossing.

De rapporten die in eerdere onderzoeksfases zijn opgeleverd vormen de basis voor de Verkenning. In bijlage 2 zijn inhoudelijke aandachtspunten en adviezen uit de vorige fase opgenomen. De voorhanden 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 documenten worden geactualiseerd:

- De Notitie van Uitgangspunten;
- De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (inclusief BOK en REF);
- De Bereikbaarheidsrapportage;
- De civieltechnische ontwerpen;
- De kostenramingen.

## 5.2 Onderzoeksvragen en aanpak op hoofdlijnen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de opgaven, problemen en scope van de Verkenning beschreven. Volgend uit deze onderdelen staan in de Verkenning de volgende onderzoeksvragen centraal:

In hoeverre verbeteren de alternatieven de OV-bereikbaarheid van bestemmingen in de MRA en daarbuiten?

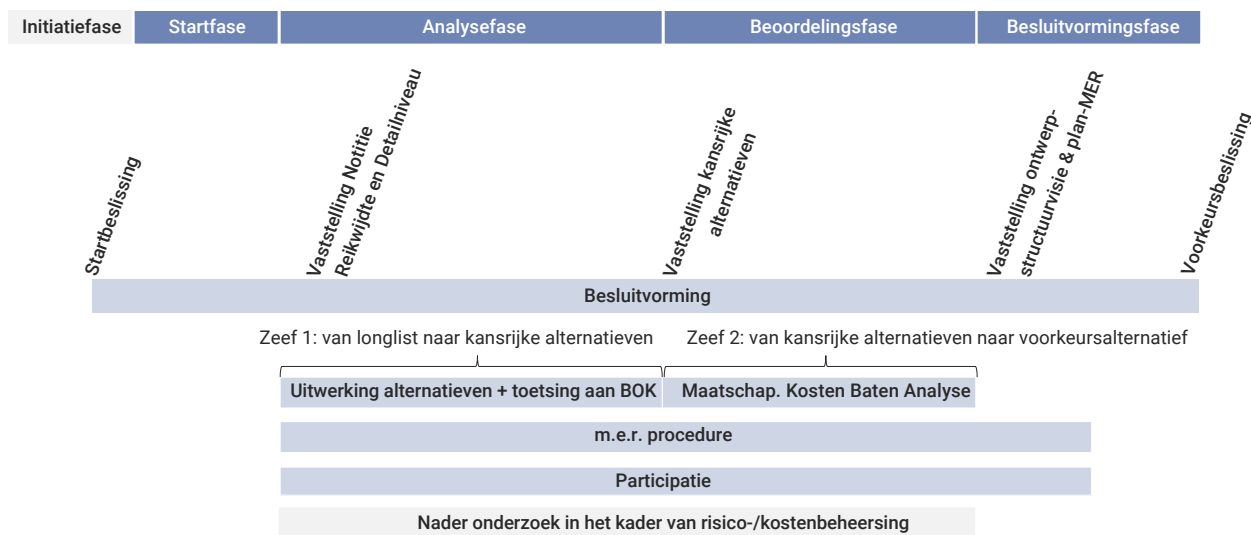
- In hoeverre leiden de OV-alternatieven voor bestemmingen van en naar Haven-Stad zuid in 2040 tot een streef modal share van 35% fiets, 25% OV, 20% lopen en 20% auto?
- In hoeverre verbeteren de alternatieven de transferdruk op de trein- en metrostations Sloterdijk en Centraal Station?
- Wat is -maatschappelijk gezien- het beste OV-alternatief voor de OV-bereikbaarheid van de eerste fasen van de planontwikkeling Haven-Stad (tot 2040) en voor het eindbeeld (circa 2060)? Voor beide fasen wordt onderscheid aangebracht in oost-westelijke en noord-zuidelijke richting.
- Hoe verhouden de alternatieven voor de eerste fasen van Haven-Stad zich tot de alternatieven voor het eindbeeld?
- Is in dit licht het verlengen van de metro Ringlijn van Isolatorweg tot Hemknoop no regret?
- Tot welk moment in de tijd is de verlenging tot Hemknoop vervoerkundig houdbaar?
- Wat is de interactie tussen de oost-west, noord-zuid en interne OV-verbindingen?
- Wat is de snelste realisatietermijn van de alternatieven? In de afweging tussen alternatieven is een belangrijk criterium de tijdige ontsluiting van de eerste woningen van de voor deze OV-schaalsprong relevante deelgebieden van Haven-Stad zuid. Die komen vanaf 2029 los. Van alle alternatieven, voor beide richtingen (oost-west en noord-zuid) moeten dus realisatietermijnen onderzocht worden. Voor het geval dat de eerste fase van de OV-uitbreiding tot Hemknoop niet tijdig in gebruik genomen kan worden, zullen overbruggingsvoorstellen ontwikkeld worden en de consequenties op de gebiedsontwikkeling in beeld gebracht. Nader bepaald zal worden of dit onderwerp onder de MIRT-Verkenning opgepakt wordt, of los daarvan wordt georganiseerd. Hetzelfde geldt voor de eindfase van de OV-verbinding.

We volgen de aanpak uit de handreiking MIRT-m.e.r<sup>28</sup> 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 het Plan-MER en de Ontwerp Structuurvisie/Omgevingsvisie conform de daarvoor geldende richtlijnen. De aanpak is erop gericht om voldoende beslisinformatie te verzamelen voor het voorkeursbeslissing. Naast het werken aan de Structuurvisie en het milieueffect rapport (MER) wordt gewerkt aan het risicodossier voor de meest voor de hand liggende oplossing. Dit is een belangrijke stap voor het in beeld brengen en beheersen van de risico's van dit alternatief. Het risicodossier van het voorkeursalternatief vormt immers input voor de Bestuursvereenkomst die aan het einde van de Verkenning wordt opgesteld en die de overgang naar de Planuitwerkingsfase markeert.

Conform de MIRT-handreiking is de aanpak voor de Verkenning opgedeeld in vier fasen (zie figuur 3):

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

28 Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, september 2022; MIRT en m.e.r., verkenning en planuitwerking (handreiking). Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2019.



**Figuur 3. Proces naar voorkeursalternatief**

In het onderstaande wordt aangegeven welke stappen in de Verkenning worden doorlopen en welke primaire producten per fase worden opgeleverd. Aan het einde van dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van alle producten van de verkenningsfase .

### 5.3 Fase 1. Startfase

*Producten:*

- Projectplan
- Samenwerkingsovereenkomst (SOK)
- Probleemanalyse
- Beoordelingskader

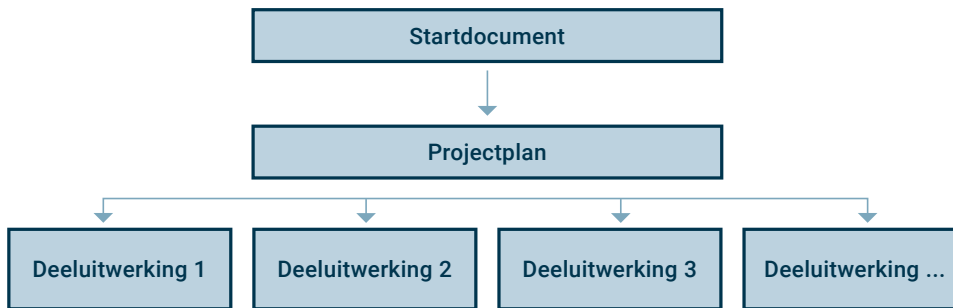
In de startfase wordt het project opgestart. In deze stap wordt de projectorganisatie, de huisvesting en de bemensing geregeld, de governance geformaliseerd, het proces van inhuur en aanbesteding wordt gestart, het onderzoeksbudget wordt beschikbaar gesteld en de planning en de aanpak worden meer gedetailleerd uitgewerkt. Dit alles wordt vastgelegd in het projectplan. Ook worden de probleemanalyse en het beoordelingskader opgesteld.

#### 5.3.1 Projectplan

Als eerste zal een integraal projectplan worden opgesteld. Het projectplan vormt de basis voor de uitwerkingen voor ieder van de voorziene werkstromen (zie figuur 4). In het Projectplan zal onder meer aandacht zijn voor:

- Een nadere uitwerking van governance en organisatie.
- Een meer gedetailleerde mijlpalen planning.
- De impact van de Omgevingswet (zie 4.3).
- De wijze waarop het project wordt beheerst (scopebeheersing via het opstellen van een baseline en een procedure voor wijziging van de scope).
- Een verdere detaillering van de marktbetrokkenheid, participatie en communicatie en de afstemming hierover met de projectorganisatie Haven-Stad.
- Een nadere uitwerking van de risico's en het raakvlakmanagement.
- De wijze waarop samengewerkt wordt met de projectorganisatie Haven-Stad en de relatie tussen de schaa sprong OV en de geplande woningbouw.
- Een nadere uitwerking van het thema duurzaamheid en innovatie.
- Een aanpak voor de overbruggingsvoorstellen (zie 5.2).
- De Bestuursovereenkomst die is voorzien aan het einde van de Verkenning.

Het projectplan en de deelluitwerkingen vormen de basis voor uitvragen naar de markt.



**Figuur 4. Samenhang Startdocument, projectplan en deelluitwerkingen**

### 5.3.2 Samenwerkingsovereenkomst

Conform de afspraken in het BO-MIRT van november 2022 zal direct na het nemen van de Startbeslissing een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden afgesloten. Ondertekenaar zijn in ieder geval de opdrachtgevers/financiers. Als dat juridisch mogelijk is, heeft het de voorkeur om ook de adviserende partijen te laten meetekenen. In ieder geval zal de SOK afspraken bevatten over:

- De verdeling van de studiekosten (voorlopig geraamd op € 25 miljoen ex BTW, [zie 7.4](#)) tussen Amsterdam en de Vervoerregio.
- De verdeling van de projectkosten (€ 394 miljoen voor trajectdeel tot Hemknoop).
- Het ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgeverschap (governance).
- De relatie met de Verkenning Noord/zuidlijn.
- De relatie met de gebiedsontwikkeling Haven-Stad zuid.
- De projectbeheersing in het vervolgtraject.
- Risicomanagement.
- Planning.

### 5.3.3 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 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, [zie 5.4.2](#)).

## 5.4 Fase 2. Analysefase en zeef 1

*Producten:*

- Notitie van Uitgangspunten (NvU)
- Concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (concept NRD)
- Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD)
- Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)

### 5.4.1 Notitie van Uitgangspunten

Het MIRT-onderzoek ZWASH met daarbinnen ook de verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam CS is begin 2022 afgesloten. Ten behoeve van dit onderzoek zijn onder meer uitgangspunten voor de situatie in 2040 (het prognosejaar) opgesteld (zie NvU, november 2021) bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijke scenario's, de OV- en autonetwerken, de brandstofprijzen en OV-tarieven, de discontovoeten, de reistijdwaarderingen, de kostenramingen (inclusief kosten van B&O) en zo nog veel meer. Als eerste activiteit van fase 2 zullen deze uitgangspunten worden geactualiseerd.

### 5.4.2 (Concept) Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD)

In de analysefase wordt het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD is een verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure. In deze Notitie wordt aangegeven welke alternatieven worden onderzocht en welke milieu-aspecten relevant zijn (reikwijdte). Bij detailniveau draait het om hoe uitgebreid de verschillende milieu-effecten worden onderzocht. De concept NRD wordt ter visie gelegd bij de kennisgeving van het starten van de m.e.r.-procedure. 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), wat het resultaat is van de eerste beoordeling (voorlopige shortlist), wat het resultaat is van de bestuurlijke afwegingen tot nu toe (wat de meest voor de hand liggende oplossing is en waarom) en op welke omgevingseffecten de alternatieven worden getoetst. Ook gaat de concept NRD in op de wijze waarop participatie van omgevingspartijen mogelijk wordt gemaakt. De concept NRD wordt voor participatie opengesteld. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de zes kansrijke oplossingsrichtingen uit eerdere onderzoeksfasen.

Voordat we de NRD opstellen, hebben we een informatief gesprek met de Commissie m.e.r.

Conform de MIRT-spelregels 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 de concept NRD vrijwillig ter visie leggen. Na de ter visie legging zal een Nota van Beantwoording worden opgesteld en wordt de definitieve NRD opgesteld en bestuurlijk vastgesteld.

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 en namens deze uitgevoerd door de projectorganisatie.

### 5.4.3 Doorlopen zeef 1 en Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen

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

## 5.5 Fase 3. Beoordelingsfase en zeef 2

*Producten:*

- Plan-MER
- MKBA
- Business Case
- (Ontwerp) Structuurvisie
- Rapport duurzaamheid en innovatie

Na de formele bekrachtiging van de NKO worden in de beoordelingsfase de zes kansrijke alternatieven uit de MIRT-onderzoeksfase, 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, LCC-kostenramingen opgesteld, vervoerwaarde berekeningen uitgevoerd, een Plan MER opgesteld en een MKBA gemaakt. In de MKBA zullen conform de MIRT-spelregels de milieu- en natuureffecten diepgaand worden beschouwd. 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 maatschappelijke kosten/baten analyse. De alternatieven worden met het nulalternatief vergeleken op technische maakbaarheid, juridische aspecten, milieuaspecten, kosten, baten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en stuurbaarheid.



### 5.5.1 Opstellen (concept) Plan-MER<sup>29</sup>

Voor het opstellen van het MER (Milieu Effect Rapport) en het uitvoeren van de m.e.r.-procedure wordt een extern bureau ingehuurd. 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 bevat informatie voor de kansrijke oplossingsrichtingen (resultaat van zeef 1). De scope van het MER betreft dus minimaal zes kansrijke projectalternatieven<sup>30</sup>. 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.

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 (uiteeraard) over kosten en baten, technische uitvoerbaarheid, et cetera.

### 5.5.2 Opstellen MKBA

Een MKBA is een van de meest gebruikte methoden om de maatschappelijke effecten van infrastructurele investeringen te bepalen en de besluitvorming hierover te ondersteunen. In een MKBA-onderzoek worden de effecten van projectalternatieven vergeleken met "vastgesteld beleid" (het nulalternatief) en zo goed mogelijk in geld gewaardeerd. De uitkomsten van een MKBA betreffen per alternatief de baten/kostenverhouding en de netto contante waarde. In de MKBA zal specifiek aandacht worden geschonken aan de fasering tot Hemknoop.

Binnen de MKBA-systematiek wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen projecteffecten:

- Directe effecten zijn de effecten voor de eigenaar/exploitant en gebruikers van het project.
- Indirecte effecten betreffen effecten die optreden op andere markten als gevolg van het doorgeven van de directe effecten.
- Externe effecten zijn effecten die niet geprijsd worden in een goed/product. Het gaat dan bijvoorbeeld om de impact op veiligheid en de impact op klimaat, luchtkwaliteit, geluid en natuur.

In de MKBA zullen naast de milieueffecten ook de ruimtelijke effecten die de OV-investeringen hebben worden meegenomen. De milieu- en duurzaamheidseffecten van de alternatieven worden in detail bepaald en zijn afkomstig uit het Plan-MER.

Naast de standaardanalyses, worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om de onzekerheid in de uitkomsten te kunnen duiden en vast te stellen hoe robuust de uitkomsten zijn bij andere aannames over de toekomst<sup>31</sup>. De MKBA wordt opgesteld conform de actuele richtlijnen en leidraden: Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen (RWS, 2018) en Algemene Leidraad MKBA (CPB/PBL, 2013), inclusief bijhorende voorschriften zoals gebruik van WLO-scenario's (CPB/PBL, 2016), discontovoeten (Ministerie van Financiën, 2020), en milieuprijzen (CE Delft, 2017).

#### Toekomstscenario's

Er zullen verschillende toekomstscenario's worden gebruikt om de projecteffecten te onderzoeken. De toekomstscenario's zijn gebaseerd op de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO), zoals opgesteld door het Centraal Plan Bureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Momenteel worden deze scenario's geactualiseerd. Op het moment van starten van de bereikbaarheidsanalyses die input voeren voor de MKBA zal worden

<sup>29</sup> Uitdrukkelijk betreft het in deze Verkenningsfase een Plan-MER en geen Project-MER. Er is immers in deze fase nog geen sprake van een Project.

<sup>30</sup> Indien uit de participatie andere kansrijke alternatieven komen zullen ook die door de m.e.r. worden gehaald.

<sup>31</sup> Variëren met de discontovoet is wellicht hiervan de meest betekenisvolle.

bepaald welke set WLO-scenario's zal worden gebruikt. Naast de landelijke WLO-scenario's zal worden gerekend met een regionaal scenario gebaseerd op de Verstedelijkingsstrategie MRA die in gezamenlijkheid door het rijk en de MRA is op- en vastgesteld. De scenario's vormen het voorgeschreven kader voor de MKBA en geven de bandbreedte van toekomstige macro-economische ontwikkelingen.

### 5.5.3 Opstellen Business Case

Een business case (BuCa) is een instrument dat behulpzaam is bij het analyseren van de directe kosten en baten die samenhangen met de voorgenomen investering. In tegenstelling tot een MKBA gaat het niet om de kosten en baten voor de samenleving als geheel, maar om de kosten en baten voor de toekomstige exploitant. Doel van het opstellen van de BuCa is om de exploitatie- en investeringskosten (inclusief B&O) inzichtelijk te maken, mede ten behoeve van de verdeling van de bekostiging.

In dit geval zijn er drie redenen om een BuCa op te stellen:

1. Inzicht verkrijgen in de kosten en baten van het exploiteren van de OV-verbinding.
2. Het bepalen van de terugverdientijd van investeringen in duurzaamheidsmaatregelen (zie ook de MKI in de paragraaf over duurzaamheid).
3. Inzicht krijgen in de potentiële bijdrage die de vastgoedontwikkeling van Haven-Stad (en mogelijk elders) kan hebben op de bekostiging van het eindbeeld ([zie ook 5.6](#)).

### 5.5.4 Opstellen Ontwerp Structuurvisie

Het voorkeursbesluit gaat over het infrastructuurproject en het Werkend Vervoerssysteem. Daarmee ligt het object van het besluit en de vorm van de Ontwerp Structuurvisie vast. We stellen in deze Verkenningfase daarom een sectorale (en geen integrale) Structuurvisie op (voor overwegingen [zie 4.3](#)).

In de Ontwerp Structuurvisie worden de conclusies samengevat van de MKBA en het plan-MER en wordt het advies voor het voorkeursalternatief (en de daarbij gehanteerde weging van belangen) onderbouwd. De onderbouwing wordt gebaseerd op een afweging van infrastructuurkosten, baten en kosten (MKBA), reistijden, technische complexiteit, toekomstwaarde, inpassing, milieuaspecten et cetera. In de Ontwerp Structuurvisie zal specifiek aandacht worden geschonken aan de fasering tot Hemknoop en het eindbeeld. Hierbij zal er zorg voor worden gedragen dat de voorkeursbeslissing voor het OV-systeem voor de eerste ontwikkelfasen van Haven-Stad zuid in het licht wordt geplaatst van het eindbeeld van Haven-Stad.

De Ontwerp Structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het project voor zowel de infrastructuur, stations, exploitatieconcept en stedenbouwkundige inpassing van tracé en stations/haltes. De Ontwerp Structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop wordt voorgesteld dat 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.

### 5.5.5 Duurzaamheid en innovatie

*Producten:*

- Plan van Aanpak duurzaamheid en innovatie
- MKI voor meest voor de hand liggende oplossing

In de Verkenning wordt de duurzaamheidsambitie verder uitgewerkt (onder meer gebruik makend van de Handreiking verduurzaming MIRT), zodat duurzaamheid een volwaardig onderdeel van alle fasen van de Verkenning gaat vormen,

en duidelijk wordt wat voor de realisering ervan nodig is. Zo wordt in de analysefase samen met stakeholders gezocht naar meekoppelkansen op het gebied van duurzaamheid waarbij gebruik wordt gemaakt van de instrumenten Ambitieweb en Omgevingswijzer. Hierbij zal ook het in 2019 ontwikkelde groene metroconcept worden meegenomen. De Omgevingswijzer helpt om kansen, mogelijkheden, ambities en lopende initiatieven van andere partijen op het gebied van duurzaamheid in beeld te brengen. Daarnaast is het van belang om de gevolgen en mogelijke kansen voor klimaatadaptatie in beeld te brengen, met name in relatie tot het aspect water. Bij deze Verkenning lijken op dit moment geen nieuwe doorsnijdingen van gebieden aan de orde. Uitbreiding van de infrastructuur levert wel extra verhard oppervlak op. Naast duurzaamheid en klimaatadaptatie zijn er mogelijk ook andere meekoppelkansen aanwezig. Bij meekoppelkansen in de MIRT-verkenning gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde voor de oplossingsrichting of om werk-met-werk te kunnen maken. Ondanks dat een verkenning een vrij hoog abstractieniveau kent, is het wel mogelijk om op dit niveau keuzes te maken op het gebied van bijvoorbeeld water (berging, afvoer, droogte), energieopwekking, hergebruik van materialen en CO<sub>2</sub>. Voor alle oplossingsrichtingen geldt dat er klimaat- en duurzaamheidsambities kunnen zijn die óf gelden voor alle oplossingsrichtingen óf die specifiek te koppelen zijn aan één oplossingsrichting. In de uitvraag aan het IB ([zie hoofdstuk 5](#)) zal gevraagd worden een voorstel te doen op basis van het gebruik van de Omgevingswijzer en het Ambitieweb en het in beeld brengen van de ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie en overige meekoppelkansen. Ook zal in elk geval een milieukostenindicator (MKI) worden opgesteld waarin zowel de aanleg als de exploitatie van de meest voor de hand liggende oplossing wordt meegenomen.

De stedelijke en regionale ambities met betrekking tot duurzaamheid en circulariteit zijn in de afgelopen periode in de MRA voor de modaliteit metro reeds geconcretiseerd. Zo zijn er toepisen voor duurzaamheid geformuleerd in het document 'Kaders voor het metrosysteem Amsterdam' (Vervoerregio, februari 2023).

## 5.6 Fase 4. Besluitvormingsfase.

*Producten:*

- Structuurvisie
- Bestuursvereenkomst

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 (Planuitwerkingsfase) en de uitvoeringsstrategie worden neergelegd in een bestuursovereenkomst met de betrokken overheidspartijen. In de bestuursovereenkomst worden voor de Planuitwerkingsfase in ieder geval in beeld gebracht:

- A. Financiering en bekostiging, initiële investeringen en jaarlijkse kosten voor exploitatie en B&O
- 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
- I. Uit te voeren gate reviews gedurende de vervolgfase (met externe inbreng)
- J. Sturing van het project.

Het werken aan de bekostiging van het eindbeeld (onderwerp A) vergt in de besluitvormingsfase veel aandacht, immers bij start van de Verkenning is er alleen zicht op 100% financiering van het eerste trajectdeel tot Hemknoop. Al vroeg in het proces zal daarom een separate regionale werkstroom worden ingericht die zich met bekostiging van het eindbeeld (voorkeursalternatief) bezig houdt. Hierbij zal ook aandacht worden geschonken aan de mogelijke financiële bijdrage van de grondexploitaties van de gebiedsontwikkeling. Indien in de besluitvormingsfase zou blijken dat ook de bekostiging van het eindbeeld van het voorkeursalternatief rond komt, kan op dat moment besloten worden (voorkeursbesluit) om de scope van Planuitwerking uit te breiden tot het OV-systeem voor het eindbeeld. Om deze keuze mogelijk te maken zal gedurende de Verkenning beslisinformatie voor zowel de fasering als het eindbeeld worden verzameld.

Het project wordt in het MIRT opgenomen als regionale infrastructuur. Bemoeden van het rijk op dit moment stoelt enerzijds op de koppeling met de woningbouw en het spoorse alternatief dat in zeef 2 meegaat, anderzijds op de financiële opgave die de draagvlak van de regio te boven gaat; immers de projectbegroting van het voorlopige voorkeursalternatief voor de 1e en 2e fase van Haven-Stad tot Hemknoop is € 394 miljoen<sup>32</sup>. In het kader van de bekostiging zal daarom in de besluitvormingsfase worden bekeken op welke gronden het project voor subsidie van het rijk in aanmerking kan komen (project bovengrens van € 225 miljoen).

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- additionele woningbouw.

## 5.7 Risico- en kostenbeheersing

*Producten:*

- Risico dossier

Grote infrastructuurprojecten brengen onvermijdelijk exploitatie- en uitvoeringsrisico's met zich mee. Conform de MIRT spelregels (2022) zullen voor de meest voor de hand liggende oplossing deze risico's verder geïnventariseerd, ingeschat, gemonitord en vastgelegd worden in het risicodossier. Vanuit de MIRT onderzoeksfase zijn al enkele risico's naar voren gekomen welke aanleiding voor verdere uitwerking geven. Het gaat dan bijvoorbeeld om specifieke (civiel) technische risico's zoals de inpassing bij het Centraal Station. In bijlage 4 zijn de risico's verder toegelicht.

Specifiek zal in de Verkenning veel aandacht zijn voor het inzichtelijk maken en mitigeren van 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.
- Exploitatierisico's: nadere uitwerking van het exploitatiemodel in een Concept of Operations.
- Kostenmanagement: actualiseren van kostenramingen (inclusief kosten B&O).
- Planningsmanagement: vertalen van referentieontwerp en eventuele fasering naar baseline planning.

<sup>32</sup> Gebaseerd op metro verlengen van Isolatorweg tot Hemknoop en verlengen tramlijn 5 van Marnixstraat tot de Minervahaven.

- 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.

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 Noord-zuidlijn 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 B&O en raakvlakken met stedelijk OV. ProRail en NS voor de raakvlakken met treininfrastructuur en toekomstige dienstregeling. 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 (zie hoofdstuk 7). 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.

Het toekomstig tracé van de meest voor de hand liggende oplossing kent een groot aantal raakvlakken met lopende of geplande projecten (zie 4.2). Gedurende de gehele Verkenning zal aan raakvlakmanagement worden gedaan.

## **5.8 Overall productenoverzicht**

Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van alle producten van de verkenningsfase. We willen het project langs de lijnen van deze producten stroomlijnen.

<b>STARTFASE</b>
Samenwerkingsovereenkomst (SOK).
Projectplan
Probleemanalyse, inclusief gebiedsbeschrijving
Nota van Uitgangspunten
Risicodossier Verkenningfase (inclusief marktscan_1)
Inkoopstrategie
<b>ANALYSEFASE</b>
Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), tevens openbare kennisgeving van voornemen om te starten met de m.e.r-procedure
Nota van beantwoording NRD
Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen (longlist mogelijke oplossingsrichtingen)
Beoordelingskader (BOK)
Shortlist kansrijke oplossingsrichtingen (NKO na participatie)
PvA duurzaamheid
Participatie- en communicatieplan
Stakeholdersanalyse
<b>BEOORDELINGSFASE</b>
Concept of Operations (op hoofdlijn)
Rapportage vervoerkundige uitwerkingen (prognoses) en transferanalyses stations Schiphol en Zuid
Civieltechnische uitwerkingen maatgevende kunstwerken en tracédelen
SSK- Kostenramingen (LCC, dus inclusief B&O) en rapportage hoeveelheden
MKBA
BuCa
Inpassingsvisies en Rapportage ruimtelijke inpassing stations
Kunstwerkenonderzoek
Rapportage grondposities
Participatieverslag verkenningfase
KES-dossier (t.b.v. analysefase en beoordelingsfase)
Rapportage duurzaamheid
Verkeersveiligheidsrapport
Overkoepelend rapport Verkenning
Notitie voorkeursalternatief
Plan-MER
Ontwerp Structuurvisie
Nota van beantwoording ontwerp structuurvisie
Structuurvisie
<b>BESLUITVORMINGSFASE</b>
Bestuursovereenkomst waarin opgenomen afspraken over bekostiging, risicoverdeling, bevoegd gezag projectbesluit, toekomstige beheerders, betrokkenheid marktpartijen en mogelijk ook over projectgerelateerde woningbouw.
Marktscan_2 (planuitwerkings- en realisatiefase)
Gatereview
Overdrachtsdocument
<b>ALLE FASEN</b>
Risicodossier (incl. issuedossier) planuitwerking en realisatie (alternatieven)
Uitvoeringsplanning
Communicatieproducten



## 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 en hoe we de interactie met de participatie voor de ontwikkeling van Haven-Stad zijn, 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. In dit Startdocument zijn de hoofdlijnen van de participatie beschreven. 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 en samenhang met 'Samen Stad maken'

Het participatieproces voor de MIRT-Verkenning wordt afgestemd met Haven stad ('samen Haven-Stad maken'). Er kan en mag geen licht zitten tussen wat er daar en hier in de participatie wordt gebracht. Op dit moment wordt de participatie aanpak van Samen Stad maken door de projectorganisatie Haven-Stad uitgewerkt. De projectorganisatie MIRT Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum i.o. is reeds met Haven-Stad in contact. Samen zullen we een aanpak formuleren waardoor overlap voorkomen kan worden en helder is wat de scope van de participatieprocessen van ieder is. Op voorhand is reeds overeengekomen dat de projectorganisatie van de MIRT-Verkenning zich zal beperken tot participatie over de OV-oplossingen. Raakvlakmanagement zal zijn gericht op participatie over de andere modaliteiten (lopen, fiets en (deel)auto), maar behoort niet tot de scope van de Verkenning. In het na het Startbesluit op te stellen projectplan zal de participatie aanpak op dit punt verder worden uitgewerkt.

Aan deze MIRT-verkenning is een uitgebreide onderzoeksfase voorafgegaan ([zie hoofdstuk 2](#)). De laatste onderzoeksfase is afgerond met het uitspreken van een bestuurlijke voorkeur voor het verlengen van de metro Ringlijn.

De uitwerking van de verschillende onderzoeken voorafgaande aan de verkenningsfase heeft in brede samenwerking plaatsgevonden tussen Rijk en regionale overheden (gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam). Ook is in deze MIRT-onderzoeksfase samenwerking gezocht met en kennis en kunde betrokken van NS, ProRail en GVB. De participatie van deze partijen continueren we tijdens de verkenningsfase ([zie hoofdstuk 7](#)).

Er is vooruitlopend op de verkenningsfase al veel onderzoek verricht naar mogelijke oplossingsrichtingen ([Zie Bijlage 1. Kansrijke alternatieven, voorlopige shortlist](#)). 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<sup>33</sup>.

### 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.

<sup>33</sup> In Amsterdam is de motie Biermond in behandeling waarin wordt gepleit voor het meenemen van de zogenaamde 'buurtvariant'.



- 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 m.e.r-procedure die is gekoppeld aan de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (moment 1)
- Op de Ontwerp Structuurvisie (waarin opgenomen de omgevingseffecten) (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

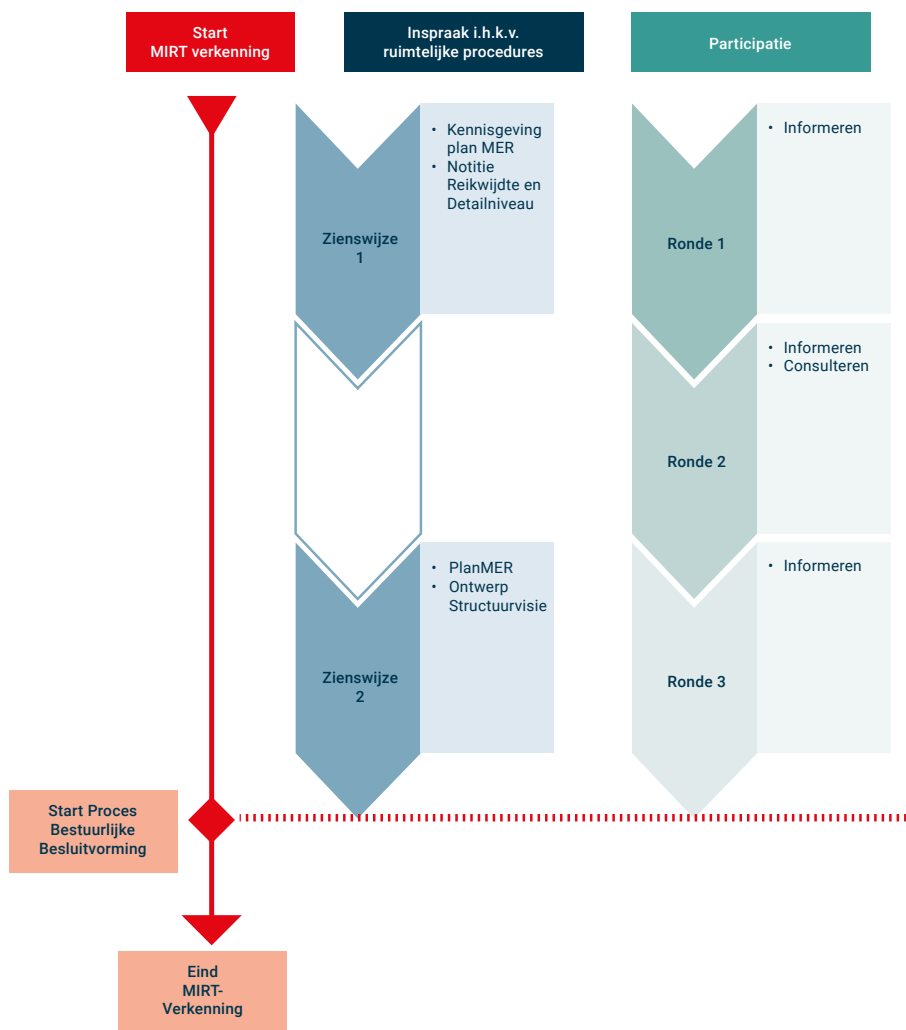
We organiseren brede informatiebijeenkomsten en werksessies waar eenieder die interesse heeft aan deel kan nemen. Daarnaast willen we tijdens de verkenningsfase starten met een klankbordgroep waarin vertegenwoordigers deelnemen van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen die een collectief 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. Met name hier zal een relatie worden gelegd met het proces 'Samen stad maken' van de projectorganisatie Haven-Stad.

- **Ronde 1 (analysefase):** Bij de start van de verkenningsfase bieden we omgevingspartijen de ruimte om te reflecteren op de 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 oplossing (verlengen van de metro tot het Centraal Station). Tevens informeren we over het verdere proces en bespreken we waar in de volgende ronde ruimte zit om over mee te denken (zoals tracé, locatie stations, etc.) en halen we op 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?
- Zijn andere alternatieven e/o tracés denkbaar

Het is mogelijk dat er vanuit de participatie nog andere oplossingsrichtingen naar voren komen. Indien deze bestuurlijk als kansrijk wordt beoordeeld, nemen we dit mee 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. Wij betrekken meningen en standpunten van omgevingspartijen bij de verdere uitwerking graag bij onze adviezen aan het bestuur. Daarnaast consulteren we omgevingspartijen graag over zaken als stationslocaties, ruimtelijke kwaliteit, etc. We gebruiken aandachtspunten en thema's die vanuit omgevingspartijen tijdens de eerste ronde van de participatie zijn aangedragen en eventuele kansrijke alternatieve oplossingsrichtingen 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. We laten zien hoe we met input en opmerkingen van omgevingspartijen zijn omgegaan.



De uitkomsten van de participatie leggen we vast in een “participatieverslag verkenningfase”.

### Consulteren marktpartijen

Naast participatie met omgevingspartijen hebben we 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. Optioneel is het mogelijk om vroegtijdig in het proces een marktscan uit te voeren, waarmee inzicht ontstaat in mogelijke schaarste op de ingenieurs- en bouwmarkt.

### 6.3 Communicatie

Gedurende de Verkenning houden we belanghebbenden en geïnteresseerden op de hoogte 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 Sloterdijk-Amsterdam centrum’.

Na het Startbesluit wordt een plan van aanpak voor communicatie en participatie opgesteld. Hierin zal ook een advies worden opgesteld over het mogelijke gebruik van Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) in de consultatie ten behoeve van het genereren van nieuwe alternatieven en het verkrijgen van draagvlak.



## 7. GOVERNANCE, PROJECTORGANISATIE EN -BUDGET

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 verkenningfase zal plaatsvinden door een zelfstandige onafhankelijke projectorganisatie.

### 7.1 Belangen en rol opdrachtgevers en adviseurs

In voorbereiding op het opstellen van dit Startdocument zijn op directie en bestuurlijk niveau gesprekken gevoerd met alle partijen die bij de besluitvorming rondom het BO-MIRT 2022 betrokken zijn geweest. In die ronde is ook geïnventariseerd hoe de betreffende partij bij de governance van de Verkenning OHZ betrokken wensten te worden. Het resultaat van deze gesprekken is verwerkt in onderstaand voorstel voor de governance. We onderscheiden hierbij opdrachtgevers/financiers en adviseurs.

#### 7.1.1 Opdrachtgevers

De volgende drie partijen worden betrokken vanuit hun opdrachtgevende en financierende rol:

##### **Ministerie van IenW**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is betrokken in de rol van mede-ambtelijk opdrachtgever en eigenaar, bevoegd gezag en concessieverlener op de hoofdrailinfrastructuur. Daarnaast werkt IenW mee vanwege het voorkomen van veiligheidsknelpunten op de stations Sloterdijk en Centraal Station. De Verkenning is in het MIRT opgenomen omdat het om regionale infrastructuur gaat boven de BDU-grens (€ 225 miljoen).

##### **Vervoerregio Amsterdam**

De Vervoerregio Amsterdam is als betrokken in de rol van medefinancier, mede-ambtelijk opdrachtgever en concessieverlener voor het stedelijk en regionale openbaar vervoer. Het belang van de Vervoerregio Amsterdam als concessieverlener is gericht op het verbeteren van de regionale bereikbaarheid in de onderzoekscorridor. De Vervoerregio Amsterdam is tevens systeemverantwoordelijke 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 betrokken in de rol van medefinancier, mede-ambtelijk opdrachtgever, eigenaar van lokale OV infrastructuur, bevoegd gezag voor o.a. ruimtelijke procedures op het eigen grondgebied, coördinator over de m.e.r. procedure (deze taak wordt gedelegeerd aan de projectorganisatie) en opdrachtnemer voor het leveren van projectmanagement aan een onafhankelijke projectorganisatie. Daarnaast is Amsterdam trekker van de gebiedsopgave Haven-Stad. Gezien de vele raakvlakken met deze gebiedsopgave zal de projectorganisatie Haven-Stad ruim in de organisatie van de Verkenning vertegenwoordigd moeten zijn.

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 het verlengen van de metro Ringlijn, is een belangrijke stap in het realiseren van de hiervoor benodigde schaa sprong in OV-bereikbaarheid.

## 7.1.2 Adviseurs

De volgende organisaties hebben een adviserende rol:

### **Nederlandse Spoorwegen**

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is in de rol van adviseur betrokken vanuit hun positie als concessiehouder op de hoofdrailinfrastructuur en expert op het gebied van stations.

### **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. De oplossingen dienen bij te dragen aan de gewenste stapsgewijze ontvlechting van verkeersstromen en spreiding van vervoerstromen op de zgn. OV-Ring van Amsterdam.

### **GVB**

GVB is als concessiehouder van zowel de exploitatie als het beheer en onderhoud van de regionale OV-rail 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.

### **Projectorganisatie Haven-Stad**

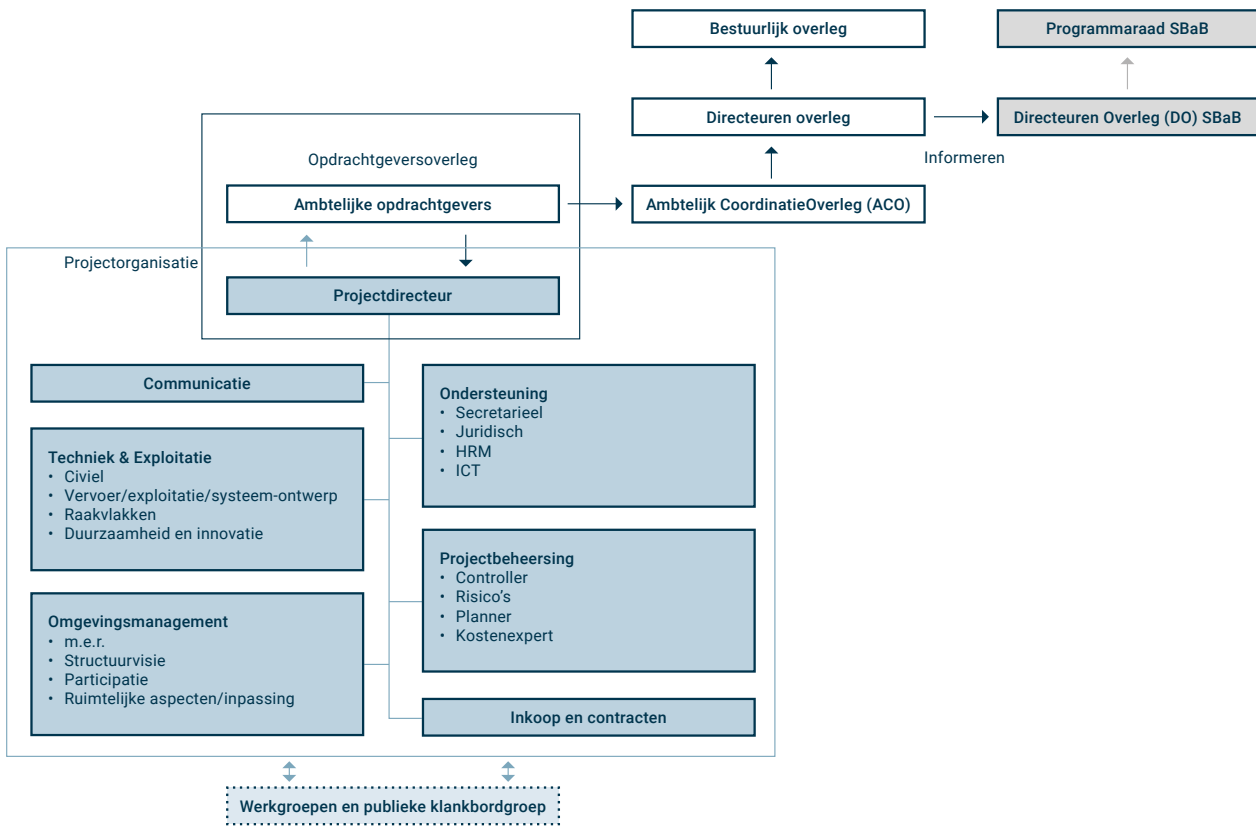
De projectorganisatie Haven-Stad is een belangrijk adviseur voor het project. De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de planvorming en voorbereiding van de uitvoering van de ruimtelijke opgaven (wonen en werken). Haven-Stad brengt in de OV-verkenning kennis en kunde in waardoor de afstemming tussen de ruimtelijke en de mobiliteitsopgaven geborgd kan worden.

### **Ministerie van BZK**

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is betrokken in de rol van adviseur voor de woningbouwopgave voor dit onderzoek. BZK werkt mee omdat er een grote samenhang zit tussen de beoogde verstedelijking, de omvang van de woningbouwopgave en de (OV) bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied. Havenstad is één van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties in Nederland. Deze wederkerigheid tussen woningbouw en verstedelijking enerzijds en mobiliteitsinvesteringen anderzijds is ook vastgelegd in de MIRT afspraken van november 2022.

## 7.2 Governance

In onderstaande figuur 5 wordt de voorlopige governance en de hoofdopzet van de projectorganisatie nader uiteengezet. Deze zal na de Startbeslissing verder uitgewerkt worden.



**Figuur 5. Voorlopige governance en opzet projectorganisatie**

### *Bestuurlijk Overleg*

Het project gaat vanwege zijn impact en omvang primair in opdrachtgevende zin 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 verkenningsfase de voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst vastgesteld. Indien er mogelijkheden zijn om de benodigde besluitvorming op projectniveau te combineren met de bredere besluitvorming in de Programmaraad SBaB of het BO-MIRT, zal hier gebruik van gemaakt worden. In het Bestuurlijk overleg zijn de partijen (exclusief de adviserende organisaties) vertegenwoordigd. Het BO is eindverantwoordelijk voor het projectresultaat. Indien mogelijk wordt het BO agendatechnisch gecombineerd met het BO voor de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

### *Directeurenoverleg*

Het DO wordt door het BO gemandateerd om besluiten te nemen en fungeert als adviseur voor het BO. In het DO zijn zowel de opdrachtgevers als de adviserende partijen vertegenwoordigd (de laatsten niet in besluitvormende zin). Omdat de relatie tussen het project en de gebiedsontwikkeling Havens-Stad groot is, zal de programmamanager Haven-Stad als adviseur aan het DO deelnemen. Het DO van de Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum informeert het DO-SBaB. Zo is de onafhankelijke positie van het project gegarandeerd én kan SBaB een overkoepelende rol vervullen daar waar het om afstemming gaat met andere projecten (zoals de MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer).

### *Opdrachtgevers Overleg (OGO)*

De directe dagelijkse sturing (op ambtelijk niveau) van de projectorganisatie vindt plaats vanuit een Opdrachtgevers Overleg waarvan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente

Amsterdam gezamenlijk de rol van ambtelijk opdrachtgevers vervullen. De taakverdeling tussen deze drie partijen zal nader worden bepaald. In dit overleg is ook de projectdirecteur vertegenwoordigd. De projectdirecteur is eindverantwoordelijk voor het projectresultaat. Om zijsturing te voorkomen wordt het OGO gezien als 'single point of contact' tussen de projectorganisatie en de ambtelijk opdrachtgevers.

#### *Ambtelijk coördinatie overleg (ACO)*

De ambtelijk en bestuurlijke besluitvorming wordt voorbereid vanuit de projectorganisatie en de ambtelijk opdrachtgevers. Besluitvorming wordt begeleid door een ACO. Aan het ACO nemen in ieder geval de partijen en de adviseurs deel. Vanuit het ACO zal tevens de verbinding gelegd worden met de bestuursadvisering van de verschillende deelnemende overheden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de rapportageverplichting en verantwoording aan de volksvertegenwoordiging op de verschillende bestuurslagen.

### **7.3 Projectorganisatie**

De projectorganisatie (oranje deel van figuur 5) 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 ambtelijke begeleidingsgroep, het opdrachtgevers overleg, het DO en het BO. 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.

Hoe de projectorganisatie exact moet worden ingericht wordt bepaald na het Startbesluit. Duidelijk is al wel dat er langs de IPM-rollen wordt georganiseerd, waarbij de IPM-managers verantwoordelijkheid dragen voor tussen en eindproducten. De IPM-managers zullen door de projectdirecteur worden aangestuurd. Het ligt voor de hand dat projectdirecteur en IPM-managers zitting nemen in een kernteam. Het organisatieschema (figuur 5) dient als vertrekpunt bij het invullen van de IPM-rollen.

#### **7.3.1 Werkgroepen en publieke klankborggroep**

Onder de verantwoordelijkheid van de IPM functies in het kernteam, zullen er door de verschillende teams deelopbouwingen (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. Deelname aan werkgroepen gebeurt zonder last en ruggespraak. In ieder geval nemen de adviseurs (BZK, GVB, ProRail, NS en Haven-Stad) en de opdrachtgevers (Amsterdam, Vervoerregio en IenW) deel aan de werkgroepen. De 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. Om tot kwalitatief goede inhoudelijke 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 en belangenvetegenwoordiging gezien en zal hierdoor niet vergoed worden door het project.

Door de projectorganisatie zal er vanuit het organiseren van brede betrokkenheid van publieke stakeholders een publieke klankbordgroep<sup>34</sup> worden ingericht waar geïnteresseerde publieke partijen zoals de Provincie Noord-Holland, RWS, gemeente Zaanstad, gemeente Amstelveen en dergelijke aan kunnen deelnemen.

<sup>34</sup> Dit is dus een andere klankbordgroep dan die genoemd in 6.2 t.b.v. de participatie. De laatstgenoemde heeft belangroepen als deelnemers.

## 7.4 Projectbudget

Er is een voorlopige indicatieve begroting voor de Verkenning opgesteld. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De begroting is gebaseerd op referentieprojecten als percentage van de bouwsom (opgave van DBP).
- In de begroting is gerekend met marktconforme uurtarieven.
- Het betreft uitsluitend de kosten van de projectorganisatie aan opdrachtnemerskant.
- Er wordt uitgegaan van een duur van 2,5 jaar.
- De IPM-functies zijn op inzetbasis tegen een uurtarief begroot.
- Voor het maken van de producten is rekening gehouden met een back office bestaande uit specialisten van participerende partijen aangevuld met een extern in te huren advies/-ingenieursbureau.
- 20% onvoorzien.
- Er is (nog) geen rekening gehouden met schaalvoordelen indien combinatie met projectorganisatie Noord/Zuidlijn wordt gezocht.
- Exclusief BTW.

De indicatieve initiële begroting sluit op een bedrag van circa 25 miljoen Euro ex. BTW. Uitgaande van het alternatief metroringlijn aansluiten op Oostbuis (R3) en verlengen lijn 5 (eindbeelden), is dit ca 2,6% van de voorziene bouwkosten van het eindbeeld van dit alternatief. Dit percentage is in lijn met soortgelijke referentieprojecten. We adviseren om dit budget voor de Verkenning te reserveren. Na de Startbeslissing zal een meer precieze begroting worden opgesteld. Na het doorlopen van zeef 1 zal het studiebudget worden herijkt.

### Dekking

Amsterdam en Vervoerregio hebben afgesproken gezamenlijk de projectkosten voor de Verkenning te financieren.





## 8. PROCESRISICO'S VOOR DE VERKENNINGSFASE

Onderstaande procesrisico's worden onderkend en in het na de startbeslissing op te stellen projectplan verder uitgewerkt.

- De Verkenning gaat langer duren dan de geplande 2,5 jaar, bijvoorbeeld doordat 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, (er kan bijvoorbeeld pas aan alternatief aanlanden op spoor 1 en 2 worden gebouwd als de Airport Sprinter van de sporen kan, dus als de verlengde Noord/Zuidlijn in gebruik is genomen. Dit is dus een zeer kritisch tijdpad en afhankelijkheid). Dit risico wordt beheerst door ProRail een zware adviesrol te geven.
- Besluitvorming over het project kan langer duren dan verwacht door de invloed van de publieke opinie over ontwikkelingen en planontwikkeling van Haven-Stad zuid.
- Het risico bestaat gedurende de looptijd van de Verkenning belangrijke basisuitgangspunten 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 oplossing', wijzigt het uitgangspunt voor de bij de start van de verkenningsfase overeengekomen financiële dekking van het project. Dit zal mogelijk tot gevolg hebben dat partijen opnieuw met elkaar in gesprek moeten over de benodigde financiële dekking van het vervolg.

## 9. PLANNING EN DOORKIJK VERVOLG

### 9.1 Planning van de Verkenning

In onderstaande tabel is het proces en planning van de verkenningfase visueel weergegeven. Ook is afsluitend een korte doorkijk naar het vervolg geven.

Fase	Periode
<b>Initiatiefase</b>	
Startbeslissing	Q3 2023
<b>Startfase</b>	
Vaststelling Notitie Reikwijdte en detailniveau	Q4 2023
<b>Analysefase</b>	
Vaststelling Nota Reikwijdte en detailniveau	Q4 2024
<b>Beoordelingsfase</b>	
Vaststelling ontwerp Structuurvisie & Plan-MER	Q4 2025
<b>Beoordelingsfase</b>	
Voorkeursbeslissing	Q1 2026

### 9.2 Doorkijk naar vervolg

Na de startbeslissing zal de projectorganisatie van de Verkenning in overleg treden met DBP om een baseline planning voor de bouw- en realisatiefase op te stellen. Voor de fasen voorafgaand aan bouw en realisatie zijn de volgende mijlpalen opgesteld:

	Periode
Voorkeursbeslissing	Q1 2026
Planstudiefase, 2,5 jaar	Q3 2028
Projectbesluit	Q4 2028

# BIJLAGEN

# BIJLAGE I. KANSRIJKE ALTERNATIEVEN, VOORLOPIGE SHORTLIST

## Reeds onderzochte oplossingsrichtingen en alternatieven, de NKO uit de onderzoeksfase

Zoals eerder 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 het MIRT-onderzoek (zie Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen -NKO- 25 februari 2022) is overzicht gemaakt van ruim 20 oplossingsrichtingen, de zogenaamde longlist van mogelijke oplossingsrichtingen. Deze longlist gebruiken wij als start van de participatie (zie ook hoofdstuk 6). In het MIRT-onderzoek is tevens een beoordelingskader ontwikkeld om deze ruim 20 oplossingsrichtingen/maatregelen aan de doelstellingen te toetsen<sup>35</sup>. Deze toetsing heeft geleid tot een voorlopige shortlist van zes kansrijke alternatieven (zie tabel 1).

Tabel 1. Samenvattend overzicht van de zes kansrijke oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek.

Oplossingsrichting <sup>36</sup>	Omschrijving	
1	City Sprinter West (trein)	City Sprinter die vanuit de richting Weesp over de westtak rijdt. De City Sprinter halteert in het projectgebied op nieuw toe te voegen stations Nassauplein, Hemknoop en Isolatorweg.
2	Metroringlijn aan Oostlijn gekoppeld	Fysiek aan elkaar gekoppelde metro Ring- en Oostlijn die vanaf Isolatorweg bovengronds naar Station Hemknoop gaat en vervolgens met een tunnel naar Station Nassauplein om uiteindelijk in de zogenaamde kathedraal onder Centraal Station aan te sluiten op de Oostlijn.
3	Metroringlijn naar spoor 1 en 2	Doorgetrokken Metroringlijn naar de huidige treinsporen 1 en 2 van Centraal Station. De metro's landen hier bovengronds aan, ter hoogte van treinperrons 1 en 2.
4	Metro oostlijn naar Coen- en Vlothaven	Oostlijn doorgetrokken naar de Coen- en Vlothaven en een Metroringlijn die is verlengd tot de Hemknoop en daar een cross-platform overstap biedt op de Oostlijn.
5	Tramplus	Trampluslijn tussen Centraal Station en Station Sloterdijk. Naast de trampluslijn wordt tramlijn 5 ook doorgetrokken naar de Coen- en Vlothaven en wordt tramlijn 4 doorgetrokken naar de Minervahaven.
6	BRT & Tram Coen- en Vlothaven-Centrum	BRT-lijn tussen de Centraal Station en Station Sloterdijk via de Transformatorweg, aangevuld met een doorgetrokken tram vanaf de binnenring/Zuid naar de Coen- en Vlothaven.

Voor de schematische weergave van de kansrijke alternatieven zie onderstaand. Zoals in hoofdstuk 4 is aangegeven zit het ontsluitende OV voor Haven-Stad zuid niet in de scope van deze Verkenning, maar wordt dit als raakvlak gezien.

<sup>35</sup> Voor meer informatie ver het BOK zie NKO hoofdstuk 5.

<sup>36</sup> In alle voorlopig kansrijke oplossingsrichtingen wordt ten behoeve van noord-zuidgerichte aansluiting van Haven-Stad op het lokale OV-net, de in de tabel beschreven OV-backbone aangevuld met een verlengde tramlijn 5.

### Alternatief 1. City Sprinter West



Als backbone kent dit maatregelpakket een City Sprinter die vanuit Weesp over de Westtak rijdt. De City Sprinter halteert in het projectgebied op nieuw toe te voegen stations Nassauplein, Hemknoop en Isolatorweg. Voor de treindienstregeling is 6-basis gehanteerd. Sprinters SAAL en Schiphol zijn doorgekoppeld. De City Sprinter is in eerste instantie gelijk aan de Airport Sprinter. De doorkoppeling voorbij Weesp is richting Flevoland en het Gooi aan de oostzijde en over de Westtak naar Sloterdijk en Hoofddorp aan de westzijde. Indien de Noord/Zuidlijn wordt verlengd naar Schiphol/Hoofddorp, dan kan de City Sprinter worden ingekort tot Station Sloterdijk of Lelylaan (afhankelijk van inpasbaarheid keerspooren en dienstregeling). Als ontsluitend net kent dit pakket een doorgetrokken tramlijn 5 via Nassauplein en de Minervahaven naar de Coen- en Vlothaven. Daarnaast rijdt buslijn 22 via een nieuwe route langs de Houthavens en wordt een nieuwe buslijn toegevoegd tussen Station Sloterdijk en de Coen- en Vlothaven.

### Alternatief 2. Metroringlijn aan Oostlijn gekoppeld



Als backbone kent dit maatregelpakket een aan elkaar gekoppelde Ring- en Oostlijn die vanaf Isolatorweg bovengronds naar station Hemknoop gaat en vervolgens met een tunnel naar station Nassauplein om uiteindelijk in de zogenaamde kathedraal onder Amsterdam Centraal aan te sluiten op de Oostlijn. Als ontsluitend net kent dit pakket een doorgetrokken tramlijn 5 via Nassauplein en de Minervahaven naar de Coen- en Vlothaven. Daarnaast rijdt er een ontsluitende bus vanaf Amsterdam Centraal via de Van Diemenstraat, Minervahaven, Hemknoop en Transformatorweg naar Station Sloterdijk. Verder rijdt er een ontsluitende bus vanaf Station Sloterdijk naar de Coen- en Vlothaven.

### Alternatief 3. Metroringlijn naar spoor 1 en 2



Als backbone kent dit maatregelpakket een doorgetrokken Metroringlijn naar de huidige treinsporen 1 en 2 (in beheer van ProRail als onderdeel van het hoofdrailnet) van treinstation Amsterdam Centraal. De metro's landen hier bovengronds aan ter hoogte van de treinperrons 1 en 2.

Als ontsluitend net kent dit pakket een doorgetrokken tramlijn 5 via Nassauplein en de Minervahaven naar de Coen- en Vlothaven. Daarnaast rijdt er een ontsluitende bus vanaf het Amsterdam Centraal via de Van Diemenstraat, Minervahaven, Hemknoop en Transformatorweg naar Station Sloterdijk. Verder rijdt er een ontsluitende bus vanaf Station Sloterdijk naar de Coen- en Vlothaven.

#### Alternatief 4. Oostlijn naar Coen- en Vlothaven



Als backbone kent dit maatregelpakket de Oostlijn naar de Coen- en Vlothaven en een Metroringlijn die is doorgetrokken naar de Hemknoop en daar een cross-platform overstap biedt op de Oostlijn.

Verder wordt tramlijn 5 doorgetrokken via de Hemknoop naar station Sloterdijk. Daarnaast rijdt er een ontsluitende bus vanaf Amsterdam Centraal via de Van Diemenstraat en Minervahaven naar de Hemknoop. Verder rijdt er een ontsluitende bus vanaf Station Sloterdijk naar de Coen- en Vlothaven.. Het maatregelpakket past binnen de omgevingsvisie met op lange termijn een verbinding naar Zaandam.

#### Alternatief 5. Tramplus



Als backbone kent dit maatregelpakket een Trampluslijn tussen de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk. Naast de tramplus rijden er andere trams naar de Coen- en Vlothaven vanaf de Oostelijke binnenstad en rijden er trams vanaf de Minervahaven naar Amsterdam Centraal. Ook rijdt er een ontsluitende bus vanaf Station Sloterdijk naar de Coen- en Vlothaven.

#### Alternatief 6. BRT en Tram, Coen- en Vlothaven-Centrum



Als backbone kent dit maatregelpakket een BRT-lijn tussen de stations Centraal en Sloterdijk via de Transformatorweg en een doorgetrokken tram vanaf de binnenring/Zuid naar de Coen- en Vlothaven. Naast deze BRT-lijn rijdt er een ontsluitende bus vanaf Station Sloterdijk naar de Coen- en Vlothaven.

# BIJLAGE 2. UITKOMSTEN ZWASH-ONDERZOEKSFASEN, 2017-2021

In deze bijlage wordt ingegaan op uitkomsten van eerdere ZWASH onderzoeksfasen.

Eind 2017 is 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)<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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, pré-Verkenning OV Noordwest Amsterdam.

## **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 (Haven-Stad) 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 Haven-Stad (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 voor de zuidwestkant van het plangebied 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. Voor de Noordwestkant was de conclusie dat het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en Centraal Station de beste oplossing is.

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

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



### **2021, Pré-Verkenning OV-ontsluiting Haven-Stad.**

In de periode medio 2021 – begin 2022 is in het kader van het voorlopig voorkeursalternatief deze metroverbinding invulling gegeven aan een 'pré-verkenning' en is een aantal inhoudelijke producten opgeleverd, te weten een concept Nota van Uitgangspunten, een Bereikbaarheidsrapportage en een concept Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Genoemde producten zijn inmiddels vastgesteld door de Programmaraad SBaB van 18 maart 2022.

# BIJLAGE 3. AANBEVELINGEN VORIGE ONDERZOEKSFASEN

Bron: Aanvullend vervoerkundig onderzoek, V&OR 2022.

- Opstellen van uitgangspunten en maken van schetsen van de nieuwe situatie op Amsterdam CS bij Variant 3 zodat een gedetailleerde transferanalyse incl. nieuwe loopstromen en -tijden kan worden uitgevoerd (zie ook onderstaand). Bij voorkeur is dit één van de eerste acties in de volgende fase (zie ook mail NS/ProRail (Jeroen) hieronder).
- Nader onderzoek doen naar de benodigde frequentie van Tram 5 in de wetenschap dat uit deze verkenning naar voren komt dat alleen in Pakket 4 deze tramlijn een acceptabele frequentie heeft van 12 x p/u. Hierbij dient ook het effect van een doorgetrokken N/Z-lijn naar Schiphol – Hoofddorp op deze tramlijn te worden betrokken.
- Nader onderzoek naar de effecten van de exogene ontwikkelingen en specifiek het doortrekken van de N/Z-lijn naar Schiphol – Hoofddorp op de resultaten in dit onderzoek.
- Nader onderzoek naar een optimale metrolijnvoering om een zo gunstig mogelijk exploitatiesaldo te verkrijgen.
- Nader onderzoek naar de houdbaarheid van Variant 7 (Faseringsvariant) in de wetenschap dat deze oplossing niet standhoudt in de eindsituatie van Haven-Stad in WLO Hoog+ (specifiek wat betreft de busfrequentie van 32x p/u in de Van Diemenstraat).
- Uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse van de effecten van het dubbele opstaptarief bij trein (i.t.t. BTM) en wat dit voor de totale belasting van het OV-netwerk in de stad en regio betekent.

## Advies van NS en ProRail ten aanzien van thema transfer voor ZWASH Ringlijn

Wij hebben de onderzoeksresultaten globaal doorgenomen en komen tot de conclusie dat voor een gedegen transfertoets meer informatie nodig is dan nu beschikbaar is. Voor bijvoorbeeld de variant die uitgaat van het sluiten van de Ringlijn op Amsterdam Centraal door het gebruik van bestaande sporen, was het met de beschikbare gegevens nog niet mogelijk om een transfertoets uit te voeren. Bij een dergelijke oplossing op spoor 1 en 2 dienen eerst uitgangspunten te worden bepaald over onder andere de exacte plek van halteren van de metro's, het wel/niet gebruik maken van hetzelfde reizigersdomein voor metro en trein en de gewenste verbinding tussen metro en stad, en de metrolijnen onderling. Op basis van deze uitgangspunten kunnen vervolgens schetsen worden gemaakt van de nieuwe ordening van de stationsfuncties en inrichting ter plekke, inclusief het benodigde ruimtebeslag voor de transfer. Pas op dat moment kunnen de locatie van de nieuwe loopstromen en bijbehorende looptijden worden bepaald, inclusief eventuele waterbedeften in het station (bijv. als gevolg van ander spoorgebruik door de treinen). Al deze factoren zijn van grote invloed op de uitkomsten van de transferanalyse. Hetzelfde geldt voor de situatie bij station Sloterdijk waar de ZWASH-varianten verschillende impact zullen hebben op de transfer op dit station. Bij station Sloterdijk is op dit moment een onderzoek gaande naar overbouw van de oost-west treinsporen en de verbouwing van het bestaande stationsgebouw. Vooruitlopend op de onderzoeksresultaten is een transferanalyse voor station Sloterdijk niet zinvol omdat de onderliggende aannames nog niet stabiel zijn. Vandaar dat wij hierna de benodigde informatie formuleren op basis waarvan een goede transfertoets in een volgende fase uitgevoerd kan worden. Daarbij doen we tevens een aanbeveling voor de governance voor een volgende fase. Benodigde gegevens voor een transfertoets Hieronder volgt een functionele beschrijving van de benodigde gegevens voor een transfertoets:

1. Piekbelasting reizigersaantallen. Voor een transfertoets hebben we inzicht nodig in de reizigersaantallen; niet alleen de etmaal en/of spitstotalen, maar vooral ook de piekbelasting. Deze piekbelasting wordt bepaald door één trein/metro of een combinatie van meerdere treinen/metro's (bijv. bij (bijna-)gelijktijdige aankomst en vertrek);
2. Dienstregeling en materieelinzet. De transferpiek is afhankelijk van de dienstregeling (aankomst, vertrek en spoorgebruik) en de materieelinzet. De dienstregeling is relevant voor bijvoorbeeld doorgaande treinen (bijv. goederentreinen) via perronsporen. De materieelinzet is relevant voor de interpretatie van de transferpiek. Een kort voertuig met 500 uitstappers resulteert bijvoorbeeld in een hogere piekbelasting dan een lang voertuig met hetzelfde aantal uitstappers;
3. Ordening, dimensies en inrichting van het station. Transfer gaat ook over ruimte. Voor een transfertoets voor een perron moeten we weten hoe breed een perron is, waar de entrees van het perron zijn gelegen en waar de OV-chipkaart-middelen (poortjes en paaltjes) staan. Als een aanpassing wordt gedaan in het spoorgebruik en/of de fysieke ruimte, dan kunnen de reizigersstromen in een heel station veranderen. Sommige ZWASH-varianten hebben

gevolgen voor het spoorgebruik in een heel station. In dat geval is het verstandig om naar alle perrons, verticale en horizontale loopverbindingen en ontvangstdomeinen te kijken;

4. Normen. Bij een transfertoets vergelijken we de uitkomsten met de vigerende normen. In de spoorsector gaat het hierbij vooral om Ontwerpvoorschrift 67 (perrons) en Richtlijn 286 (transfer . Zie het stationsconcept binnen het Spoorbeeld. station). Als andere normen (mede) van toepassing zijn (bijv. metro) dan moeten deze worden aangeleverd, inclusief een expert die kan ondersteunen bij de interpretatie van deze normen;
5. Stations (scope). Als er sprake is van grote wijzigingen in de lijnvoering van het spoornetwerk kunnen reizigersstromen in een groot gebied veranderen. In dat geval adviseren wij om te toetsen op die stations met 1) grote wijzigingen in de reizigersstromen als gevolg van de mutaties en 2) een verhoogd niveau op het gebied van transferveiligheid (cf. het TransferRisicoRegister). Bij een transfertoets kan prima worden gewerkt met bandbreedtes voor piekbelastingen, dienstregeling en materieelinzet. Als niet kan worden uitgegaan van een bestaande situatie is het gebruikelijk voor de ruimtelijke aspecten om met varianten te werken.

### **Aanbeveling voor de governance**

In de memo van Hans Smit, Daan Pastoor en Cor van Hierden (d.d. 7 februari 2022) wordt een aantal stevige functionele en constructieve ingrepen in station Amsterdam Centraal genoemd. Dit onderschrijft ons beeld van de complexe stationsopgave die voorligt bij het inpassen van een metroringlijn via bestaande HRN-sporen op Amsterdam Centraal. Als deze richting in de volgende studiefase wordt gekozen, dan adviseren wij om de governance van het studietraject hierop aan te passen door de “stationsbedrijven” van ProRail en NS een nader te bepalen rol in de studie te geven.

### **Overige aanbevelingen (AM)**

- Aandacht voor PWE (Participatieve Waarde Evaluatie, Niek). Check of PWE ook voor evaluatie van discrete alternatieven gebruikt kan worden.
- Aandacht voor brede welvaart (verwijs naar PBI en KiM)
- Welke WLO-scenario's te gebruiken (gegeven nieuwe scenario's in 2024)

# BIJLAGE 4. VERDERE VERDIEPING RISICO-ASPECTEN METRO ALTERNATIEVEN

Zoals gezegd is het verlengen van de metro van Isolatorweg naar Amsterdam Centraal Station als meest voor hand liggende oplossing aangemerkt. Onder de aanname dat deze voorkeur blijft bestaan na het uitvoeren van bovenbeschreven activiteiten zal ten behoeve van het risicodossier en de bestuursovereenkomst meer diepgaand dan in 5.7. beschreven voor dit alternatief ook worden gewerkt aan:

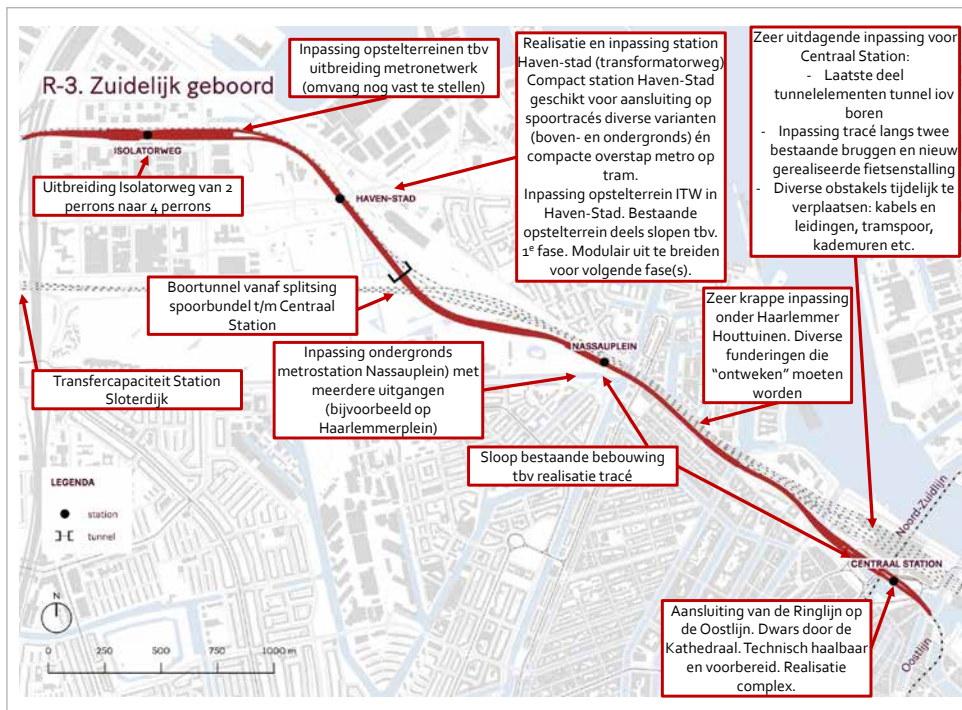
- Het uitwerken van de risico's samenhangend met de eindpunt- en tracékeuze.
- Het operationeel concept op hoofdlijnen.
- De ruimtelijke inpassing van de stations.
- Het uitwerken van de aspecten duurzaamheid en innovatie.

## Uitwerken risico's metrotracés Haven-Stad zuid

Om een beter inzicht te krijgen in civieltechnische, kostentechnische en planning technische risico's van de metro alternatieven zal een nadere civieltechnische uitwerking plaatsvinden van enkele kritische kunstwerken, stations en tracés (zie als voorbeeld figuur hieronder waar voor één alternatief de kritieke kunstwerken staan aangegeven). Hiervoor is het nodig om allereerst een aantal functionele topeisen voor aanleg, instandhouding en gebruik op te stellen op strategisch niveau.

In deze activiteit werken we de ligging van de in 2021 verkende tracés verder uit. Daarbij wordt ook de hoogteligging verder verfijnd en wordt de maakbaarheid van een tracé op een aantal al geïdentificeerde potentiële knelpunten civieltechnisch diepgaander verkend en worden zo nodig de kostenramingen<sup>39</sup> en plannings geactualiseerd. In de Startfase wordt in overleg met de Dienst Bijzondere Projecten van de gemeente Amsterdam (beoogd uitvoerder van dit onderdeel) dit aspect nader gespecificeerd.

## Nadere civieltechnische uitwerking tracé metroring aan Oostlijn (voorbeeld)



<sup>39</sup> De kostenramingen van de metroalternatieven ligt al op het vereiste niveau van een MIRT Verkenning; de variatiecoëfficiënt is 23%, terwijl conform de MIRT handreiking maximaal 25% is vereist.

### **Ruimtelijke inpassing metro stations**

Als input voor het MER en participatie is het nodig om ook de inpassing van tracés in het landschap zo uit te werken, dat een goed beeld ontstaat over de ruimtelijke kwaliteit van het tracé en de stations. De exacte ruimtelijke inpassing en uitwerking van de omgeving is echter aan de gemeenten en wordt in de Planuitwerkingsfase door de gemeente opgepakt. De beschikbaarheid van grond voor tracés kan een discriminerende factor zijn voor de afweging tussen tracés. Daarom wordt dit aspect op kavelniveau worden uitgewerkt (eigendom en zakelijk gerechtigden).

Voor het inventariseren van de beschikbaarheid van grond, de inpassing van tracés, het functioneel ontwerp van de stations (haltes) en beschrijving van de gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt een extern bureau ingehuurd. Dit bureau zal gevraagd worden een beschrijvende en visuele presentatie van de bevindingen te maken. Uitgangspunt is dat deze punten onderling op elkaar worden afgestemd, zodat meerwaarde ontstaat.

### **Uitwerken exploitatieconcept (operationeel concept) metro op hoofdlijnen.**

Het is -mede voor het risicobeheer- relevant dat in de Verkenning het operationeel concept van de metro alternatieven verder wordt uitgewerkt. In dit thema wordt aan een aantal strategische onderdelen van het operationeel concept metro gewerkt, met name aan die onderdelen waar infrastructuur en exploitatie elkaar raken. Te denken valt aan de volgende aspecten.

- Beveiligingssystemen (S&C, safe haven)
- Opstellen en onderhouden.
- Automatisch/bestuurderloos rijden.
- Globaal stationsontwerp en stationscapaciteit.
- Doorwerking hoge frequenties op het bestaande NZL (incl. benodigde investeringen).
- Stand alone of geïntegreerd.
- Keervoorzieningen en overloopwissels.

# COLOFON

MIRT-verkenning

**OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum**

Oktober 2023

**Samen Bouwen aan Bereikbaarheid**

Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma metropoolregio Amsterdam

[www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl](http://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl)

[OV Verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum](#)



**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
METROPOOLREGIO AMSTERDAM