

Participatie- verslag analysefase

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer



de volgende
halte is 
de toekomst

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2. Activiteiten	4
2.1.Participatieniveaus	4
2.2.Meeweten	5
2.3.Meedenken	6
2.4.Meedoen	12
3. Vooruitkijken. Participatie in de beoordelingsfase.	13
4. Begrippenlijst	14
5. Aan dit project werken mee	16



1 Inleiding

Het doel van de MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer is te komen tot één voorkeursbeslissing voor een nieuwe OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Een beslissing is nodig om de OV-verbindingen aan de zuidwestkant van Amsterdam te kunnen verbeteren.¹ Aanleiding voor deze verkenning is de toenemende druk op de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Er worden nog steeds veel mensen en bedrijven aangetrokken om zich hier te vestigen, wat tot economische groei leidt. Als gevolg hiervan verslechtert de bereikbaarheid van bepaalde locaties. En extra verstedelijking leidt tot meer drukte op de weg en in het openbaar vervoer (OV). Nu al lopen wegen en OV tegen de grenzen van hun capaciteit aan. Het onderzoek van de verkenning richt zich op:

- het oplossen van capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en daarmee landelijk spoornetwerk in overeenstemming met OV-toekomstbeeld 2040 mogelijk maken;
- het verminderen van drukte op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid;
- het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woon- en werklocaties;
- meer (inter)nationaal treinverkeer mogelijk maken.

In dit document beschrijven we hoe en op welke wijze de participatie is vormgegeven tijdens de analysefase van de MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer.

¹ Voor meer informatie verwijzen we naar de ontwerp-
[Notitie Reikwijdte en Detailniveau \(NRD\)](#).



2. Activiteiten

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het participatieproces in de analysefase van de MIRT Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is verlopen. Er wordt onderscheid gemaakt in formele participatie (inspraak/zienswijzen) en informele participatie.

2.1. Participatieniveaus

Tijdens de analysefase vond participatie plaats op verschillende niveaus. In het participatieplan zijn de volgende niveaus opgenomen:

Tabel 2.1

Participatieniveaus	Definitie
Informeren en luisteren	Het geven van duidelijke informatie en het op de hoogte houden van betrokkenen
Reageren/inspraak	Het als onderdeel van een participatieproces uitnodigen van betrokkenen om hun mening of reactie te geven in reactie op een voorstel.
Adviseren	Het als onderdeel van een participatieproces voorleggen van een of meerdere adviesvragen aan hiervoor uitgenodigde deelnemers, om een plan, visie, beleid, programma of project beter te maken.

Voor de analysefase van de verkenning hebben we dit vertaald naar de niveaus 'meeweten' (informer en luisteren), 'meedenken' (reageren) en 'meedoen' (adviseren). Daarnaast hebben we voor dit verslag ook het niveau 'meebeslissen' toegevoegd. Dit laatste niveau wordt niet ingezet voor de brede participatie met de omgeving, maar is wel onderdeel van de projectaansturing en zegt iets over de participatie met partnerorganisaties en opdrachtgevers.

- **Meeweten:** we informeren de 'brede omgeving' (dus zoveel mogelijk betrokkenen en belangstellenden) via diverse kanalen over het doel, de aanpak, tussenstand en uitkomst van de verkenning. Dit doen we met nieuwsberichten op de website www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl, een tweemaandelijks nieuwsbrief en presentaties op locatie.
- **Meedenken:** hieronder verstaan we het raadplegen van de brede omgeving. We vragen iedereen die daar interesse in heeft om ideeën en aandachtspunten te geven om de plannen te verbeteren. Ook reflecteren we op (tussen)resultaten om te weten hoeveel draagvlak er is. In de analysefase deden we dit door een-op-een-gesprekken te houden en een online talkshow te organiseren. Daarnaast stelden we een zienswijzeprocedure in om mensen en organisaties de gelegenheid te geven hun ideeën en zienswijzen over de ontwerp-NRD kenbaar te maken.
- **Meedoen:** hieronder verstaan we ons laten adviseren. De volgende organisaties werken mee in het project, onder andere door advies te geven: Vervoerregio Amsterdam (VRA), het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Nederlandse Spoorwegen

(NS), provincie Noord-Holland, Royal Schiphol Group (RSG), Schiphol Area Development Company (SADC), De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), ProRail, GVB, Transdev (Connexxion) en Rijkswaterstaat. Dit gebeurt bijvoorbeeld door middel van werkgroepen en inhoudelijke begeleidingsgroepen.

- **Meebeslissen:** de volgende organisaties zijn bestuurlijk opdrachtgever en beslissen daarom mee: dit zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Vervoerregio Amsterdam (VRA), gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Royal Schiphol Group (RSG), Nederlandse Spoorwegen (NS) en Schiphol Area Development Company (SADC). In de diverse overleggen van de samenwerking worden deze partijen vertegenwoordigd. In het Directeuren Overleg (DO) worden besluiten genomen.

2.2. Meeweten

Tijdens de analysefase is op verschillende manieren over het project gecommuniceerd. Via de website www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/informatiebijeenkomsten (die gemiddeld 300 x per week wordt bezocht) plaatsen we nieuwsberichten die worden gedeeld via social media. Elke twee maanden wordt een nieuwsbrief verstuurd naar mensen die zich daarvoor hebben aangemeld. Op dit moment zijn dat er 460. Aanvullend hierop hebben we als project presentaties gegeven op verschillende momenten en plaatsen zoals:

- Een 'roadshow' langs de dertien projectpartners; informatiebijeenkomsten voor inwoners (meer hierover in hoofdstuk 2.3);
- De online talkshow 'OVER OVAH' (terug te zien via www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/). Meer hierover in hoofdstuk 2.3.



Talkshow OVER OVAH, 3 december 2024

2.3. Meedenken

Inspraak

Inspraak is onderdeel van het formele proces van de MIRT-verkenning. Het stelt belangstellenden in staat om zienswijzen in te dienen, in het kader van procedures binnen de Omgevingswet of participatiebeleid van de overheden. Inspraak is een onderdeel van het bredere begrip participatie. Tijdens de analysefase van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) lag het ontwerp van 27 maart 2024 tot en met 7 mei 2024 ter inzage. Deze terinzagelegging is een vrijwillige keuze en juridisch niet verplicht. Wel is het een manier om te voorkomen dat gemaakte keuzes op een later moment ter discussie worden gesteld. Daarnaast gaf het belangstellenden formeel de mogelijkheid om andere oplossingsrichtingen aan te dragen en aandachtspunten mee te geven voor de verkenning. Bij de terinzagelegging van de ontwerp-NRD is gevraagd of betrokkenen:

1. zich herkennen in de longlist (voorselectie) van mogelijke oplossingen of daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen hebben.
2. zich herkennen in de shortlist (voorlopige lijst) van alternatieven en varianten of dat zij daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen hebben.
3. aanvullingen of suggesties hebben voor het overzicht van (milieu)aspecten en omgevingsfactoren om een keuze te maken voor het beste alternatief (te vinden in hoofdstuk 4 van de ontwerp-NRD).
4. suggesties of wensen hebben voor betrokkenheid bij de verdere uitwerking van alternatieven en varianten.
5. suggesties hebben over hoe het participatieproces in het algemeen georganiseerd is.

De inspraakperiode duurde zes weken en verliep via het Platform Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (www.platformparticipatie.nl). Per brief, online of mondeling konden zienswijze ingediend worden.

Informatiebijeenkomsten

In het kader van inspraak op de ontwerp-NRD vonden drie informatiebijeenkomsten plaats. Op 9 april 2024 een live-bijeenkomst in de avond en op 11 april 2024 een live-bijeenkomst in de namiddag en een live bijeenkomst in de avond die ook online te volgen was. Voor deze bijeenkomsten zijn bewoners en organisaties die wonen of gevestigd zijn binnen het plangebied uitgenodigd. Hiervoor zijn ruim 13.000 brieven verspreid in Amsterdam en Haarlemmermeer. Daarnaast is reclame gemaakt via social media (LinkedIn) en achterop bussen. De drie bijeenkomsten in Amsterdam en Hoofddorp trokken in totaal zestig belangstellenden. De bezoekers kwamen onder andere uit Amsterdam en Haarlemmermeer en waren vaak redelijk goed op de hoogte van het project. Er werden kritische en gedetailleerde vragen gesteld. Zo kregen wij als projectorganisatie een beter beeld van wat leeft in de regio over dit onderwerp. Voorbeelden van belangrijke onderwerpen die aan bod kwamen tijdens deze bijeenkomsten:

- de groei/krimp van Schiphol en hoe het project daarnaar kijkt en dit meeneemt; of er wel goed onderzoek gedaan wordt naar geluidshinder en milieueffecten, specifiek voor de Oeverlanden als kwetsbaar natuurgebied en hoe het zit met de kosten en financiering;
- wat de tijdlijnen (planning) zijn, wanneer men wat kan verwachten en hoe input te leveren is?

De bijeenkomst van donderdag 11 april 2024 in Hoofddorp is terug te kijken via www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/informatiebijeenkomsten.



Informatiebijeenkomst in Amsterdam Zuid, 9 april 2024



Informatiebijeenkomst in Hoofddorp, 11 april 2024

Resultaat van de inspraak op de ontwerp-NRD

Er zijn 27 zienswijzen ingebracht. Hierin zaten vaak meerdere suggesties voor mogelijke oplossingsrichtingen; 82 in totaal.

Op de oplossingsrichtingen die in de ingediende zienswijzen zijn aangedragen, is een ontvankelijkheidstoets uitgevoerd. Er is daarbij gekeken of de oplossingsrichting niet al eerder is getoetst. Ook is gekeken of de oplossingsrichting binnen de doelstellingen van de verkenning past. Dit heeft geleid tot 55 ontvankelijke suggesties. Aangezien een aantal van de suggesties dezelfde strekking hadden, zijn deze samengevoegd in 25 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen, die allen getoetst zijn op kansrijkheid.

Met enkele indieners zijn gesprekken gevoerd zodat zij hun zienswijze verder konden toelichten. Dit alles heeft geleid tot vijf (deels nieuwe) voorlopige kansrijke oplossingsrichtingen en een aantal kansen. Denk bijvoorbeeld aan de suggestie om een extra halte bij Badhoevedorp toe te voegen; dit wordt meegenomen in de volgende fase van de verkenning. Alle indieners ontvangen een antwoord op de door hen ingestuurde zienswijze. Deze wordt gegeven in de Nota van Beantwoording (NvB) die in het eerste kwartaal van 2025 wordt gepubliceerd op ovamsterdamhaarlemmermeer.nl en wordt toegestuurd naar de indieners van een zienswijze.



Figuur 1, schematisch overzicht toetsing zienswijzen

Informele participatie met de brede omgeving

In de analysefase vond de informele participatie met de brede omgeving plaats. Informele participatie bestaat voornamelijk uit een-op-een-gesprekken met partijen uit de omgeving. Zo is er onder andere gesproken met:

- Stichting Oeverlanden Blijven!;
- Vereniging woonschepen zuid;
- Tuinpark Ons Buiten;
- Watersportvereniging Onklaar Anker;
- Bewonersraad Badhoevedorp;
- Golfbaan The International;
- Kunstenaars- en woongemeenschap Rijkshemelvaartdienst.

Omdat het project nog in de verkenningsfase zit, gaan deze gesprekken vooral om kennismaken en het delen van een eerste beeld van kansen en zorgen. Belangrijke punten die bij deze partijen in de omgeving (met name rondom de Oeverlanden) spelen zijn:

- ‘Wij zien de stad steeds meer op ons af komen, blijft er wel genoeg ruimte voor rust, recreatie, groen en kleinschalige sociale activiteiten? In dit deel van Amsterdam zijn deze aspecten nog ruim aanwezig en dat maakt deze omgeving uniek. Wordt hier wel voldoende rekening mee gehouden als een dergelijke nieuwe OV-verbinding onderzocht wordt? Komt dit daardoor niet onder druk te staan?’
- ‘Wordt er voldoende rekening gehouden met de milieu-impact? Wordt daarbij lokale kennis meegenomen?’
- ‘Wordt door het aanleggen van deze verbinding Schiphol niet nog meer gestimuleerd om te groeien? In deze omgeving is er veel geluidsoverlast van overvliegend verkeer.’

Deze punten worden in het project op de volgende manier meegenomen:

- In de volgende fase wordt als tegenhanger van alle technische kaarten met geografische informatie ook een zachte kaart van de omgeving gemaakt. Hier staan veel meer de belevingswaarden centraal. Dit moet het projectteam scherp houden om tijdens het ontwerpen ook rekening te houden met de impact op deze belevingswaarden.

- In de beoordelingsfase van de verkenning start de MER-procedure, waarin zorgvuldig gekeken wordt naar de milieueffecten van de vijf kansrijke alternatieven voor een nieuwe OV-verbinding. Lokale kennis uit de omgeving wordt hierbij betrokken. Daarnaast is door het project de ambitie uitgesproken om extra in te zetten op biodiversiteit. Er wordt dus ook in een latere fase nagedacht over hoe waarde aan deze omgeving kan worden toegevoegd als het gaat om natuur.
- Wanneer het project rekenmodellen gebruikt, zijn WLO-scenario's hier onderdeel van. Dit zijn landelijk vastgelegde scenario's opgesteld door het Centraal bureau voor de statistiek (CBS) en het Planbureau voor de leefomgeving (PBL). Hierin wordt op dit moment nog rekening gehouden met een groei van het aantal vluchten op Schiphol. Onder andere vanwege de zorgen hierover in de omgeving, rekent het project OVAH in een gevoeligheidsanalyse ook een veel lager aantal vluchten door als scenario om te zien wat het effect hiervan zou zijn.

Naast gesprekken met organisaties zijn er gesprekken gevoerd met de individuele inwoners die schriftelijk via de mail of tijdens een van de informatieavonden zorgen geuit hebben. De telefoonnummers en e-mailadressen van de omgevingsmanagers staan op de website, hier is het ook via het contactformulier mogelijk contact op te nemen. Een kort verslag van alle gesprekken wordt vastgelegd in het omgevingsmanagement-systeem Dialog.

Naast contact met omgevingspartijen en individuele bewoners zijn er op regelmatige basis gesprekken gevoerd met verschillende andere projecten in het gebied waar wij onderzoek doen (raakvlakprojecten) zoals:

- Zuidasdok;
- Schinkelkwartier;
- Multimodale knoop Schiphol;
- Uitbereiding hoogspanningsstation Nieuwe Meer Tennen;
- Vervanging van de Oude Haagse brug.

Voor contact met de raakvlakprojecten zijn twee raakvlakmanagers actief en wordt een raakvlakdossier bijgehouden.

Klankbordgroep

Op donderdag 21 november 2024 vond een bijeenkomst plaats in buurthuis De Nieuwe Silo in Hoofddorp. Het doel was om een groep genodigden bij te praten over de ontwikkelingen binnen OVAH. Ook wilden we het met hen hebben over onder andere de participatie in de komende periode. Onder de genodigden waren bewoners en ondernemers (die zich eerder hadden aangemeld om betrokken te zijn in een klankbordgroep) en de indieners van een zienswijze op de ontwerp-NRD.

De centrale vragen tijdens deze bijeenkomst: zouden we met de genodigden een actieve klankbordgroep kunnen inrichten? Hoe zou dat eruit kunnen zien? En wie zou daar nog meer in moeten zitten? In het gezelschap van in totaal 12 betrokken deelnemers werd informatie gedeeld en actief van gedachten gewisseld. In het eerste gedeelte van de bijeenkomst werden vooral inhoudelijke vragen gesteld. Bijvoorbeeld:

- Hoe boor je een tunnel die 60 meter onder de Nieuwe Meer door gaat?
- Wordt er voor de CitySprinter ook gedacht aan een halte tussen Sloterdijk en Lelylaan?

Dit zijn precies de zaken die in de volgende fase van het project verder worden uitgewerkt. Opvallend is de grote vertegenwoordiging vanuit Badhoevedorp, waar de zorgen over de huidige bereikbaarheid groot zijn. Meermaals werd door deelnemers aangegeven dat Badhoevedorp steeds slechter met het OV bereikbaar is en dat er zorgen zijn dat

dit project voor deze omgeving wel overlast geeft, maar weinig baten oplevert. Sterker nog, er heerst vooral de zorg dat een nieuwe OV-verbinding tot nog verdere verslechtering van het lokale OV leidt. Dit aandachtspunt wordt op verschillende manieren opgepakt:

- De zorg is gedeeld met gemeente Haarlemmermeer, projectpartner van OVAH en concessiehouder voor de OV-verbinding met Badhoevedorp.
- In de komende fase van het project worden analyses over bereikbaarheid uitgevoerd waarbij ook gekeken wordt naar de impact van de mogelijke oplossingen op de bereikbaarheid van kernen in de omgeving en de eventuele impact op andere OV-stromen.
- Een halte bij Badhoevedorp wordt meegenomen als een aanvulling/aanpassing op een aantal van de kansrijke oplossingen en wordt in een later stadium onderzocht.

Tijdens het tweede gedeelte van de bijeenkomst is stilgestaan bij de participatie in de volgende fase. Een aantal mensen gaf aan niet op voorhand actief in een klankbordgroep te willen plaatsnemen, maar wel graag op de hoogte te willen blijven. Er werd ook geopperd om mensen met een mobiliteitsbeperking en jongeren niet te vergeten in het vervolgtraject. Op dit moment wordt de vorm van de klankbordgroep en de precieze vorm van de participatie in de volgende fase uitgewerkt in het participatie-uitvoeringsplan voor de beoordelingsfase.



Bijeenkomst in Hoofddorp, 21 november 2024

Talkshow OVER OVAH

Op dinsdag 3 december vond de eerste interactieve online talkshow 'OVER OVAH' plaats, vanuit een opnamestudio bij Gemeente Haarlemmermeer. Betrokken experts gingen in gesprek over de inspanningen die gedaan worden om het openbaar vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Haarlemmermeer te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Te gast waren Wouter Bakker (projectleider bij Transdev), Niels Herber (manager public affairs bij NS) en Marnix Overbeke (programmamanager strategie bij GVB) samen met Lars Wouters (projectdirecteur OVAH). Ook was er ruimte voor vragen van geïnteresseerde kijkers (gedeeld via WhatsApp) en werden vanuit onze kant vragen gesteld aan de kijkers, die ze konden beantwoorden via de interactieve tool Mentimeter. Er keken ruim 100 mensen live mee met de uitzending. De uitzending is terug te zien via www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/informatiebijeenkomsten.

Vragen van kijkers gingen met name over de huidige OV-situatie voor reizigers en bewoners in deze regio in relatie tot de timing van dit project. Het duurt nog wel even tot de nieuwe OV-verbinding gerealiseerd is. Voor die tijd is een aantal gebiedsontwikkelingen al voltooid. Ook zijn er gebieden die nu al slecht ontsloten zijn. Hun vraag was daarom: wat gaat er in de tussentijd gebeuren? Hoewel dit niet binnen de opdracht van OVAH ligt is dit wel een signaal dat we als project aan onze projectpartners doorgeven.

Kijkers konden vragen beantwoorden via de tool Mentimeter. We vroegen bijvoorbeeld welke ontwikkelingen relevant voor dit project zouden kunnen zijn. Ook hier werd de groei en/of krimp van Schiphol en de huidige OV-bereikbaarheid van (onder andere) Badhoevedorp een aantal keer genoemd.

Op de vraag 'zie jij nog andere ontwikkelingen die interessant zijn voor dit project' werd als volgt geantwoord:

Drukte op de perrons	Krimp Schiphol	Krimp Schiphol	Terugdringen van korte vluchten
Toename duurzame mobiliteit	Hoofddorp aansluiten op Amsterdam	Verbinding Badhoevedorp-Amsterdam Zuid voor schoolgaande kinderen en werkenden	24/7 ov schiphol-Amsterdam CS
Groei Haarlemmermeer	Betere OV voor bewoners Badhoevedorp?	Snellere verbindingen	Stimuleren internationaal treinverkeer (als vervanging voor korte vluchten)
Verbinding in Badhoevedorp naar Amsterdam	Meet metro's (lijnen en tijden)	Ontwikkeling Amsterdam Zuidoost	Potentie van gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer gebied. Tussen A4 en Oude Haagsweg (verre toekomst)

Figuur 2, uitkomsten Mentimeter

2.4. Meedoen

Projectpartners werken mee in het project en dragen inhoudelijk bij aan oplossingsrichtingen. Dit zijn VRA, Ministerie van IenW, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, NS, provincie Noord-Holland, Schiphol, SADC, KLM, ProRail, GVB, Transdev (Connexxion) en Rijkswaterstaat. Dat gebeurt door middel van bijvoorbeeld werkgroepen en inhoudelijke begeleidingsgroepen. Deze overleggen vinden regelmatig plaats.

Inhoudelijke begeleidingsgroepen en werkgroepen

Tijdens de verkenningfase werken we met drie inhoudelijke begeleidingsgroepen (IBG's). In iedere IBG zit expertise vanuit de verschillende projectpartners:

- Integrale Plan Producten Bereikbaarheid en Mobiliteit
- Techniek, Kosten en Planning
- Omgeving en communicatie.

Deze inhoudelijke begeleidingsgroepen denken en lezen mee, geven advies en beoordelen. De groepen komen maandelijks bij elkaar. Naast de inhoudelijke begeleidingsgroepen zijn de afgelopen periode verschillende werksessies georganiseerd, waarin inhoudelijke vraagstukken verder zijn uitgedacht.

Ambitiesessie duurzaamheid

Tijdens de verkenning wordt een duurzaamheidsrapportage opgesteld, waarin besproken wordt welke duurzaamheidsmaatregelen noodzakelijk, wenselijk en haalbaar zijn. Dit om aan te sluiten bij de duurzaamheidsambities van de projectpartners. De eerste stap hierin is het gezamenlijk bepalen van deze ambities. Hiervoor is op 26 september 2024, volgens de aanpak duurzaam GWW (Grond Weg en Waterbouw), een ambitiesessie gehouden met een selectie van de projectpartners. De basis voor deze sessie was het duurzaamheidsbeleid van alle projectpartners en de resultaten op de duurzaamheidsanalyses uit eerdere onderzoeksfases. Hier kwam uit dat de gezamenlijke (hoge) ambitie met name ligt op energie en klimaat, materialen, circulariteit en natuur.

Meebeslissen

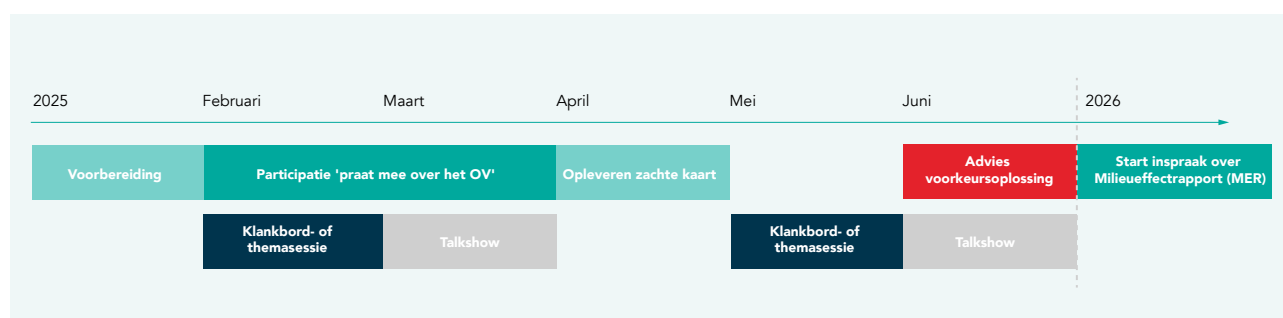
De bestuurlijke opdrachtgevers van dit project zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Vervoerregio Amsterdam (VRA), gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Royal Schiphol Group (RSG), Nederlandse Spoorwegen (NS) en Schiphol Area Development Company (SADC). In de diverse overleggen binnen dit project worden de partijen vertegenwoordigd. In het Directeuren Overleg (DO) worden besluiten genomen. Ter voorbereiding op een DO vindt een Ambtelijke Coördinatie Overleg (ACO) plaats voor advies. De dagelijkse aansturing van het project is gedelegeerd naar de twee opdrachtgevers IenW en VRA.



Werksessie Duurzaamheid van het projectteam, zomer 2024 te Amsterdam

3. Vooruitkijken. Participatie in de beoordelingsfase.

De participatie-activiteiten die plaatsvinden in de beoordelingsfase worden uitgewerkt in het participatie-uitvoeringsplan. Op hoofdlijnen ziet de participatie er als volgt uit:



De kern van de participatie in de beoordelingsfase is dat we als project een breder publiek willen betrekken door actief naar mensen toe te gaan. Denk bijvoorbeeld aan markten, scholen, stations of sportverenigingen. De input uit deze participatieronde gaat landen in een zachte kaart. Een kaart waarin vooral belevingswaarden centraal staan.

Daarnaast blijven we doorlopend op-maat-gesprekken voeren in de omgeving, organiseren we klankbordbijeenkomsten en gaan we door met de online Talkshow OVER OVAH. Aan het eind van de beoordelingsfase start de formele inspraak op de milieueffectrapportage (Plan MER).

4. Begrippenlijst

Aanpak duurzaam GWW	Werkwijze om duurzaamheid in GWW-projecten een plaats te geven. Ontwikkeld door het CROW.
ACO	Ambtelijk Coördinatie Overleg.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.
GWW	Grond Weg en Waterbouw.
Indiener	Een persoon of organisatie die een zienswijze op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ingediend.
Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analysefase geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de verkenning.
MER	Het milieueffectrapport. Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven en varianten worden onderzocht.
mer	De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.
MIRT-onderzoek	Een onderzoek waarin gebiedsgerichte of thematische opgave(n), scope en stakeholders in kaart worden gebracht wanneer deze nog onvoldoende helder zijn. Het MIRT onderzoek ZWASH (opgedeeld in 5 fasen) ging vooraf aan de MIRT verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

MIRT-verkenning	Een MIRT-verkenning is de tweede stap in het MIRT-proces, waarin onderzoek gedaan wordt om te bepalen of grote projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport uitvoerbaar zijn.
MIRT-planuitwerking (plannings- en studiefase)	Fase waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en de planologische procedures worden doorlopen. Maatregelen om de nadelige effecten op het milieu en de natuur te verminderen, worden vastgelegd. Deze fase wordt afgesloten met de Projectbeslissing, bij de bekrachtiging van het Tracébesluit.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).
Projectalternatieven en -varianten	De mogelijk kansrijke alternatieven en varianten zoals opgenomen in de ontwerp-NRD (het resultaat van zeef 1.)
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de minister van Waterstaat en Infrastructuur om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het BO (bestuurlijk overleg) MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT.
Zienswijze	Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer.

Aan dit project werken mee



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Vervoerregio
Amsterdam



transdev
the mobility company



GVB

Schiphol
Group

× Gemeente
× Amsterdam
×



gemeente
Haarlemmermeer



Provincie
Noord-Holland

ProRail

KLM



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

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

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

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Documentnummer: OVAH/03889
6 februari 2025

Contactinformatie
info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl
www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl