



Gemeente
Amsterdam

Halfjaarlijkse rapportage Programma Lightrail 2020-2040

Periode: 1 januari t/m 30 juni 2022



Validatie en autorisatie

Document	Halfjaarlijkse rapportage Lightrail 2020-2040
Periode	1 januari 2022 tot en met 30 juni 2022
Opgesteld door	Projectteam Lightrail 2020-2040
Dossier	Projectbeheersing Integrale voortgangsrapportages
Documentnr.	PLR/OVG/01335
Versie document	0.4
Status	concept
Datum	8-9-2022

Omschrijving en toelichting versie	Datum	Versie
Kernteam		0.1
Versie t.b.v. DT DBP		0.2
Versie t.b.v. Amsterdams Directeurenoverleg		0.3
Versie t.b.v. B&W/gemeenteraad		0.4
Definitief		1.0

Omschrijving review	Gereviewd door	Datum	Versie
Opmerkingen DT DBP i.o.	DT DBP		0.2
Opmerkingen Amsterdams Directeurenoverleg	Directeurenoverleg		0.3
Afstemming wethouders	Wethouders Verkeer, Vervoer en Water/ Ruimtelijke Ordening		0.4

	Gecontroleerd door	Goedgekeurd door	Vrijgegeven door	Vastgesteld door
<i>Naam</i>				
<i>Functie</i>	Manager Projectbeheersing	Programmamanager	CFO	Programmadirecteur
<i>Handtekening</i>				
<i>Datum</i>				

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Doel en rapportageperiode	4
1.2 Managementsamenvatting	4
2 Projectvoortgang	8
2.1 Projectleiding	8
3 Projectbeheersing	9
3.1 Scope	9
3.2 Planning	9
3.3 Financiën	10
3.3.1 Budget	10
3.3.2 Financiering	10
3.3.3 Prognose en resultaat	10
3.4 Risico's.....	11
4 Kwaliteit en organisatie	11
4.1 Kwaliteitsmanagement	11
4.2 Tegenspraak.....	11
4.3 Audits	12
4.4 Organisatie en personeel.....	12
4.5 Procedure AO&I	12
5 Omgeving en Communicatie	13
5.1 Omgevingsmanagement	13
5.2 Communicatie	14

1 Inleiding

Voor u ligt de rapportage over de eerste helft van 2022 voor het Programma Lightrail 2020 - 2040. Het programma is ondergebracht bij de directie Bijzondere Projecten (DBP). Tot aan de startbeslissing Verkenningfase wordt er halfjaarlijks gerapporteerd over het programma Lightrail 2020-2040.

1.1 Doel en rapportageperiode

Het Programma Lightrail 2020-2040 levert de Amsterdamse bijdrage aan het onderzoek naar 2 metro-uitbreidingen (doortrekken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn) onder de naam Toekomstbestending Mobiliteitssysteem Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (MASH). Daarnaast wordt de betrokkenheid bij de IJmeerlijn (ABA: Amsterdam-Bay-Area) ook steeds sterker.

Deze halfjaarlijkse rapportage geeft het gemeentebestuur, de gemeentedirecties en de strategische partners inzicht in het gevolgde proces en heeft betrekking op de periode 1 januari 2022 tot en met 30 juni 2022.

1.2 Managementsamenvatting

Q3+Q4 2021	Q1+Q42 2022		
  	  	Project Voortgang	Het afgelopen half jaar zijn de werkzaamheden, in afwachting van een eventuele startbeslissing, beperkt gebleven tot de volgende zaken: De verdere doorontwikkeling van de Ringlijn is vanuit Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) opgepakt in nauwe samenwerking met programma Haven-Stad en programma Lightrail. Er zijn in deze initiatieffase voorbereidingen getroffen voor de Verkenning, zoals activiteiten die gericht zijn op het opstellen van het Startdocument, een concrete set van uitgangspunten ten behoeve van het plan van aanpak en het inventariseren (concept Nota van Uitgangspunten) en afwegen van reeds bekende oplossingsrichtingen ten behoeve van de concept Nota Kansrijke oplossingsrichtingen. Daarnaast wordt er vervolgonderzoek uitgevoerd naar de vervoerswaarden voor de Ringlijn om de verschillende scenario's verder te onderbouwen.

			- Eind 2021 is afgesproken dat het programma Lightrail actief en structureel expertise ter beschikking stelt aan de onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van Amsterdam Bay Area naar de IJmeerverbinding (metro naar Almere). Op dit moment worden deze afspraken ingevuld door specifiek te kijken naar de aansluiting op het Amsterdamse netwerk op het gebied van de lijnvoering, vervoerswaarden en civieltechnische uitdagingen. - Tot slot kan gemeld worden dat het programma op verzoek van ZWASH gestart is met het opstellen van een voorstel voor een projectorganisatie voor de verkenning van de Noord/Zuidlijn zodat, mocht daar bij het BO-MIRT van november 2022 een positief besluit over worden genomen daarmee een vliegende start gemaakt kan worden. De startbeslissing is afhankelijk van de financiële dekking. De raad wordt over de gesprekken die daar tussen rijk en regio over lopen separaat geïnformeerd.
  	  	Scope/VTW's	Geen opmerkingen.
  	  	Planning	In de vorige rapportage is gemeld dat op verzoek van de het Nationaal Groeifonds (NGF) een realistisch tijdschema voor het deelproject "doortrekken Noord/Zuidlijn" is gemaakt voor de Noord/Zuidlijn alternatieven. De realisatieplanning resulteerde in een start exploitatie op zijn vroegst mogelijk per augustus 2034 voor variant PA3.1 (tracé tot aan Schiphol). Voor de langere tracés PA3.2 (Hoofddorp via Schiphol Noordwest) en PA3.3 (Hoofddorp via Schiphol Noord) was dit respectievelijk augustus 2036 en november 2036. In de planning is geen rekening gehouden met het opschuiven van de startdatum verkenning (op zijn vroegst november 2022) en duur verkenning (van 1,5 naar 2 jaar). In de volgende fase zal de planning probabilistisch worden opgesteld waarbij ook deze aspecten zullen worden meegenomen.
  	  	Financiën	PEW onderzoeksfase 2019-2022: De stand van de aangegane verplichtingen en cumulatieve uitgaven voor de onderzoeksfase blijven ruimschoots binnen het toegekende budget.
  	  	Risico's	Mocht het tot uitvoering van de aanleg van de NZL komen dan is de <u>uitloop planning raakvlakproject Zuidasdok</u> een belangrijk risico. In het gebied van de verlengde Noord/Zuidlijn vindt namelijk ook het project Zuidasdok plaats. De onzekerheid van de Noord/Zuidlijn-planning gecombineerd met de vertraging van het Zuidasdok verhoogt risico's op raakvlakken en uitvoerbaarheid in

			een toch al krap werkgebied Noord/Zuidlijn. De samenwerking met Zuidasdok wordt geïntensiveerd om tijdig knelpunten te signaleren en te mitigeren.
  	  	Kwaliteit en Organisatie	Eén van de lessen van de Noord/Zuidlijn is het belang van het organiseren van tegenspraak. Deze tegenspraak krijgt vooralsnog vorm door middel van second opinions (o.a. het projectcommissariaat civiele constructies o.l.v. Cees Veerman). Er wordt binnen het programma actief nagedacht over de te vormen projectorganisatie voor de Verkenningfase, waarvan de intentie is uitgesproken om deze projectorganisatie door Amsterdam te laten trekken vanuit de Dienst bijzondere projecten.
  	  	Omgeving en communicatie	Het stakeholdermanagement is ondergebracht bij ZWASH. De rol van omgevingsmanager binnen ZWASH is ook in 2022, op verzoek van VRA, vanuit programma Lightrail ingevuld. Mede ingegeven door deze benoeming draagt het programma Lightrail actief bij aan het stakeholdersmanagement. In aanloop naar de verkenningfase staat het benaderen en intensiveren van contacten met stakeholders buiten de directe samenwerkingspartners centraal. Hiermee starten we met het opbouwen van duurzame relaties voor de toekomst, bouwen we aan draagvlak ten behoeve van aankomende besluitvorming en stellen we stakeholders in staat zich voor te bereiden op de verkenningfase. Insteek voor het betrekken van stakeholders in deze fase blijft "informer". De afgelopen periode is tevens gewerkt aan een eerste uitwerking van de participatiestrategie voor de verkenningfase. Participatie is een essentieel onderdeel van de verkenningfase en een belangrijke pijler onder de spelregels van het MIRT en de toekomstige Omgevingswet. Daarnaast heeft een eerste afstemmingsoverleg plaatsgevonden tussen Haven-Stad en ZWASH over participatie en de mogelijkheden om hierbij de samenwerking tussen Haven-Stad en ZWASH op te pakken voor wat betreft het sluiten van de metroringlijn. In de komende periode vindt hier nadere uitwerking van plaats. Communicatie: Ook ten aanzien van de rol voor communicatieadviseur is in 2022 invulling gegeven vanuit het programma Lightrail 2020-2040. In de afgelopen periode heeft in de stuurgroep ZWASH meermaals afstemming plaatsgevonden over de communicatiestrategie tot

			aan de start voor de MIRT-verkenning.
Afspraken/Acties/ Maatregelen			

2 Projectvoortgang

2.1 Projectleiding

Het afgelopen half jaar zijn de werkzaamheden, in afwachting van een eventuele startbeslissing, beperkt gebleven tot de volgende zaken:

- De verdere doorontwikkeling van de Ringlijn is vanuit Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) opgepakt in nauwe samenwerking met programma Havenstad en programma Lightrail. Er zijn in deze initiatieffase voorbereidingen getroffen voor de Verkenning, zoals activiteiten die gericht zijn op het opstellen van het Startdocument, een concrete set van uitgangspunten ten behoeve van het plan van aanpak en het inventariseren (concept Nota van Uitgangspunten) en afwegen van reeds bekende oplossingsrichtingen ten behoeve van de concept Nota Kansrijke oplossingsrichtingen. Daarnaast wordt er vervolgonderzoek gedaan naar de vervoerswaarden voor de Ringlijn om de verschillende scenario's verder te onderbouwen.
- Eind 2021 is afgesproken dat het programma Lightrail actief en structureel expertise ter beschikking stelt aan de onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van Amsterdam Bay Area naar de IJmeerverbinding (metro naar Almere). Op dit moment worden deze afspraken ingevuld door specifiek te kijken naar de aansluiting op het Amsterdamse netwerk op het gebied van de lijnvoering, vervoerswaarden en civieltechnische uitdagingen.
- Tot slot kan gemeld worden dat het programma op verzoek van ZWASH gestart is met het opstellen van een voorstel voor een projectorganisatie voor de verkenning van de Noord/Zuidlijn zodat, mocht daar bij het BO-MIRT van november 2022 een positief besluit over worden genomen daarmee een vliegende start gemaakt kan worden. De startbeslissing is afhankelijk van de financiële dekking. De raad wordt over de gesprekken die daar tussen rijk en regio over lopen separaat geïnformeerd.

3 Projectbeheersing

3.1 Scope

Programma Lightrail 2020-2040

Het Programma Lightrail 2020 – 2040 richt zich op:

1. Het realiseren van de Amsterdamse bijdrage aan MASH en ZWASH: advies voor voorkeurs tracés naar Schiphol-Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen station Isolatorweg naar Centraal Station, inclusief hoofdkeuzes t.a.v. systemen en rijdend materieel. Van deze voorkeursvariant zal een kostenindicatie opgesteld worden voor de initiële aanleg, exploitatie en beheer & onderhoudskosten.
2. In het licht van de prioriteit voor deze 2 mogelijke uitbreidingen van het metronet komen tot, en bijhouden van, een lightrail agenda gericht op het bereikbaar en leefbaar houden van Amsterdam in de periode 2020 – 2040.
3. Het leveren van een bijdrage aan het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA) ook wel bekend vanuit metro inzake de IJmeerlijn. Structurele inzet vanuit het Programma Lightrail vanaf Q1 2022 op gebied van tracé, planning, kosten, vervoerswaarden etc.
4. Het programmateam vormt de verbindende factor tussen de verschillende stakeholders binnen de gemeente Amsterdam (en overige stakeholders in samenwerking met de VRA), stelt het gemeenschappelijk belang centraal bij de inhoudelijke uitwerking en neemt bij eventuele conflicten in belangen, een faciliterende rol in om deze te overbruggen en tot besluitvorming te brengen.

Wijzigingen/VTW:

Geen bijzonderheden te melden op dit punt.

3.2 Planning

In de vorige rapportage is gemeld dat op verzoek van de het Nationaal Groeifonds (NGF) een realistisch tijdschema voor het deelproject “doortrekken Noord/Zuidlijn” is gemaakt voor de Noord/Zuidlijn alternatieven. De realisatieplanning resulteerde in een start exploitatie op zijn vroegst mogelijk per augustus 2034 voor variant PA3.1 (tracé tot aan Schiphol). Voor de langere tracés PA3.2 (Hoofddorp via Schiphol Noordwest) en PA3.3 (Hoofddorp via Schiphol Noord) was dit respectievelijk augustus 2036 en november 2036 (zie tabel 1: planning metroalternatieven).

Tabel 1 : PLANNING METROALTERNATIEVEN

Tracé	PA 3.1 (1bS)	PA 3.2 (2bH)	PA 3.3 (3cH)
Eindpunt	Schiphol	Hoofddorp via Schiphol Noordwest	Hoofddorp via Schiphol Noord
Startdatum Exploitatie	11-8-2034	6-8-2036	25-11-2036

De planning is opgebouwd met deterministische waarden en houdt dus geen rekening met onzekerheden en/of risico's. In deze planning is bovendien geen rekening gehouden met het opschuiven van de startdatum verkenning (op zijn vroegst november 2022) en duur verkenning (van 1,5 naar 2 jaar). In de volgende fase zal de planning probabilistisch worden opgesteld waarbij ook bovenstaande aspecten zullen worden meegenomen.

3.3 Financiën

3.3.1 Budget

De kosten voor de onderzoeksfase zijn geraamd op circa € 1 miljoen voor 2019, € 2 miljoen voor 2020, € 1 miljoen voor 2021 en € 1 miljoen voor 2022. Deze kosten bestaan uit kosten voor capaciteit van het programmteam en advies en onderzoekskosten (zie kolom referentiebudget tabel PEW).

3.3.2 Financiering

De financiële dekking voor de onderzoeksfase voor 2019 bestaat uit een deel Algemene middelen en een deel SMF-bijdrage. Voor 2020 bestaat de dekking uit gelijke bijdragen uit het Stedelijk MobiliteitsFonds (SMF) en het Vereveningsfonds (VEF). De financiële dekking voor 2021 en 2022 wordt volledig gefinancierd vanuit het SMF-fonds. De gemeenteraad heeft ingestemd met deze dekking via het vaststellen van de gemeentebegroting.

3.3.3 Prognose en resultaat

In onderstaand tabel is de prognose einde werk weergegeven voor de onderzoeksfase tot en met 2022.

PEW	Programma Lightrail 2020-2040								
STAVAZA 30/06/2022	Referentie budget	Beschikbaar budget	Verplicht	Betaald	Nog te verplichten	PEW 1e helft 2022	Saldo	PEW vorige rapp.	PEW mutaties
Prijspeil 2022	1	2	3	4	5	6=3+5	7=2-6	8	9=6-8
Engineering 2019 t/m 2022	5.000.000	4.769.739	4.494.814	3.466.368	-594.378	3.900.436	869.303	3.135.675	764.761
Totaal	5.000.000	4.769.739	4.494.814	3.466.368	-594.378	3.900.436	869.303	3.135.675	764.761

Toelichting op Beschikbaar budget:

Het beschikbaar budget (€ 4,76 miljoen) tot en met 2022 wijkt af van het begrote budget (€ 5 miljoen). Dit heeft o.a. als reden dat in 2019 is afgerekend op werkelijk gemaakte kosten en het surplus niet is doorgeschoven naar 2020.

Toelichting op Engineeringskosten tot en met 2022:

De stand van de aangegane verplichtingen en cumulatieve uitgaven blijven ruim binnen het toegekende budget.

3.4 Risico's

Mocht het tot uitvoering van de aanleg van de NZL komen dan is de uitloop planning raakvlakproject Zuidasdok een belangrijk risico. In het gebied van de verlengde Noord/Zuidlijn vindt namelijk ook het project Zuidasdok plaats. De onzekerheid van de Noord/Zuidlijn-planning gecombineerd met de vertraging van het Zuidasdok verhoogt risico's op raakvlakken en uitvoerbaarheid in een toch al krap werkgebied Noord/Zuidlijn. De samenwerking met Zuidasdok wordt geïntensiveerd om tijdig knelpunten te signaleren en te mitigeren.

4 Kwaliteit en organisatie

4.1 Kwaliteitsmanagement

4.2 Tegenspraak

Eén van de lessen van de Noord/Zuidlijn is het belang van het organiseren van tegenspraak. Deze tegenspraak krijgt vooralsnog vorm door middel van second opinions.

Dit is in de tweede helft van 2020 ingevuld door het laten opstellen van een SSK-raming, waarmee eerder uitgangspunten voor de raming verder getoetst en gehard werden

Tevens is ten aanzien van het raakvlak met Zuidasdok veelvuldig gebruik gemaakt van het OV Overleg, waarin alle stakeholders betrokken zijn en benoemde uitdagingen en oplossingen breed besproken zijn. Daarnaast is tegenspraak binnen de gemeente georganiseerd op o.a. gebied van risicomanagement door bijvoorbeeld experts van Zuidasdok. Voor de actualisatie van de producten ten behoeve van de Groeifonds is wederom gebruik worden gemaakt van second opinions.

4.3 Audits

Geen bijzonderheden te melden.

4.4 Organisatie en personeel

Het programmateam bestaat uit een vaste kernteam aangevuld met experts binnen- en buiten de MET-organisatie. De gehele programma organisatie kenmerkt zich door een voortrollend karakter, wat betekent dat deze meegroeit met de omvang van de opgave.

Er wordt binnen het programma actief nagedacht over de te vormen projectorganisatie voor de Verkenningfase, waarvan de intentie is uitgesproken om deze projectorganisatie door Amsterdam te laten trekken vanuit de Dienst bijzondere projecten.

4.5 Procedure AO&I

N.V.T.

5 Omgeving en Communicatie

5.1 Omgevingsmanagement

Het stakeholdermanagement is ondergebracht bij ZWASH. De rol van omgevingsmanager binnen ZWASH is ook in 2022, op verzoek van VRA, vanuit programma Lightrail ingevuld. Mede ingegeven door deze benoeming draagt het programma Lightrail actief bij aan het stakeholdersmanagement.

In aanloop naar de verkenningsfase staat het benaderen en intensiveren van contacten met stakeholders buiten de directe samenwerkingspartners centraal. Hiermee starten we met het opbouwen van duurzame relaties voor de toekomst, bouwen we aan draagvlak ten behoeve van aankomende besluitvorming en stellen we stakeholders in staat zich voor te bereiden op de verkenningsfase. Insteek voor het betrekken van stakeholders in deze fase blijft “informereren”. Zo hebben de afgelopen periode er onder andere gesprekken plaatsgevonden met X het projectteam Oeverlanden en belangenorganisaties binnen Oeverlanden, programmteam Stelling van Amsterdam, Schinkelkwartier. Daarnaast worden er actief contacten onderhouden met de partners van ZWASH.

De afgelopen periode is tevens gewerkt aan een eerste uitwerking van de participatiestrategie voor de verkenningsfase. Een bredere maatschappelijke participatie is een essentieel onderdeel van de verkenningsfase en een belangrijke pijler onder de spelregels van het MIRT en de toekomstige Omgevingswet. De aanpak sluit aan bij de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT-projecten en de Omgevingswet. Kernwoorden hierbij zijn: tijdig, transparant en open. De aanpak van de participatie is gericht op het informeren en consulteren van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Gedurende de verkenningsfase voorzien we participatie in meerdere rondes die aansluit bij de planning en fasering van de verkenning. Verdere uitwerking van deze aanpak vindt plaats in een plan van aanpak participatie en communicatie, dat in de startfase van de verkenning wordt opgesteld.

Daarnaast heeft er een eerste afstemmingsoverleg plaatsgevonden tussen Haven-Stad en ZWASH over participatie en de mogelijkheden om hierbij de samenwerking tussen Haven-Stad en ZWASH op te pakken voor wat betreft het sluiten van de metroringlijn. In de komende periode vindt hier nadere uitwerking van plaats.

Het stakeholdermanagement van Programma Lightrail 2020 -2040 blijft zicht richten op de verschillende directies binnen de gemeente Amsterdam. Het doortrekken van de Noord/Zuid-lijn en het sluiten van de Ringlijn hebben vele raakvlakken met lopende projecten en programma's. De betrokken teamleiders van Verkeer & Openbare Ruimte, Ruimte & Duurzaamheid, Economische Zaken, Clusterstaf Ruimte & Economie, Public Affairs, Bijzondere Projecten en het Programma Lightrail 2020-2040 stemmen de voortgang van de verschillende mobiliteits- en gebiedsontwikkelingen, en de Amsterdamse inzet daarin, met elkaar af.

5.2 Communicatie

Ook ten aanzien van de rol voor communicatieadviseur is in 2022 invulling gegeven vanuit het programma Lightrail 2020-2040. In de afgelopen periode heeft in de stuurgroep ZWASH meermaals afstemming plaatsgevonden over de communicatiestrategie tot aan de start voor de MIRT-verkenning. De communicatiestrategie tot start MIRT-verkenning is:

- Actief kansen grijpen om doortrekken Noord/Zuid-lijn onder de aandacht te blijven brengen (mede in relatie tot dossiers stikstof en woningbouw). Kernwoorden: Bereikbaarheid wonen en werken, duurzaamheid, terugdringen korte vluchten, meer (inter)nationaal treinverkeer, robuustheid OV systeem corridor.
- Tot de MIRT-Verkenning verloopt de communicatie voornamelijk vanuit de deelnemende organisaties aan ZWASH. De strategie blijft: *zoveel mogelijk met één mond naar buitenspreken, de externe communicatie onderling afstemmen en elkaar niet verrassen*
- Handhaven neutrale boodschap over de tussenfase: *'Rijk en regio werken samen met partners aan voorbereidingen Startbeslissing MIRT-verkenning (aanpak, financiële dekking, kosten & scopebeheersing en risicoverdeling)*

De werkgroep communicatie van ZWASH is de afgelopen periode 4x (digitaal) bij elkaar gekomen. De werkgroep communicatie ZWASH is gebruikt om de communicatieadviseurs van alle partners te informeren over de stand van zaken en voor afstemming ten aanzien van evenementen. Vanuit ZWASH wordt een communicatie- en evenementen kalender bijgehouden ten behoeve van tijdige afstemming van inhoud. De afgelopen periode is aan verschillende evenementen meegewerkt om actief de deelopgaven binnen het programma ZWASH onder de aandacht te brengen, zoals:

- Dag van de Lightrail
- ORAM Mobility Talk
- Uitzendingen van SpoorProTV en NHnieuws
- Spoor Seminar "Investerings Spoorinfrastructuur"
- Dag van het OV