# Opbrengstenrapport participatie Analytische fase

## MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

10 april 2026

MIRT-verkenning
OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum

## VALIDATIE EN AUTORISATIE

| Document | MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum |
|---|---|
| Dossier | [OM] Omgevingsmanagement |
| Documentnr. | OVSA/01128 |
| Versienr. | 1.0 |
| Status | Definitief |
| Datum | 10 april 2026 |

| Omschrijving en toelichting versie | Datum | Versie |
|---|---|---|
| Eerste opzet concept Opbrengstenrapport participatie | 29-1-2026 | 0.1 |
| Concept Opbrengstenrapport participatie gereed voor interne review | 16-3-2026 | 0.2 |
| Concept Opbrengstenrapport participatie gereed na verwerking review | 7-4-2026 | 0.3 |
| Definitief Opbrengstenrapport participatie | 10-4-2026 | 1.0 |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

## COLOFON

**Opbrengstenrapport participatie**
MIRT-verkenning OVSA

**Auteurs**
Projectteam OVSA

**Versie**
Versie 1.0

10 april 2026

# INHOUD


1. Inleiding ..... 4
1.1 Aanleiding ..... 4
1.2 De opgave ..... 4
1.3 Kennisgeving voornemen en participatie ..... 6
1.4 Doorkijk ..... 6
1.5 Leeswijzer ..... 7

2. Participatie- en communicatie-aanpak ..... 8
2.1 Participatie-aanpak ..... 8
2.1.1 Participatiemiddelen ..... 11
2.2 Communicatie-aanpak ..... 15
2.1.2 Communicatiemiddelen ..... 15

3. Opbrengsten participatie ..... 17
3.1 Opbrengsten formeel inspraakmoment Analytische fase ..... 17
3.1.1 Uitkomsten zienswijze ..... 18
3.2 Opbrengsten participatie Analytische fase (a) ..... 19
3.2.1 Enquête voorlopige longlist ..... 19
3.2.2 Inloopbijeenkomst ..... 20
3.2.3 Bijeenkomst belangengroepen ..... 20
3.2.4 Op maat gesprekken ..... 20
3.2.5 Overige participatie en communicatiemogelijkheden ..... 21
3.3 Opbrengsten participatie Analytische fase (b) ..... 22
3.3.1 Enquête omgevingsthema's ..... 22
3.3.2 Enquête shortlist ..... 24
3.3.3 Inloopbijeenkomst ..... 25
3.3.4 Bijeenkomst belangengroepen ..... 26
3.3.5 Digitaal vragenuurtje ..... 26
3.3.6 Op maat gesprekken ..... 26
3.3.7 Overige participatie en communicatiemogelijkheden ..... 27
3.4 OV-Reizigersonderzoek ..... 27

4. Samenvatting ..... 29
4.1 Samenvatting algemeen ..... 30
4.2 Samenvatting per oplossingsrichting ..... 31

# 1. INLEIDING

**Dit is het opbrengstenrapport van de participatie gedurende de Analytische fase, achtergronddocument bij de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)* van de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum.**

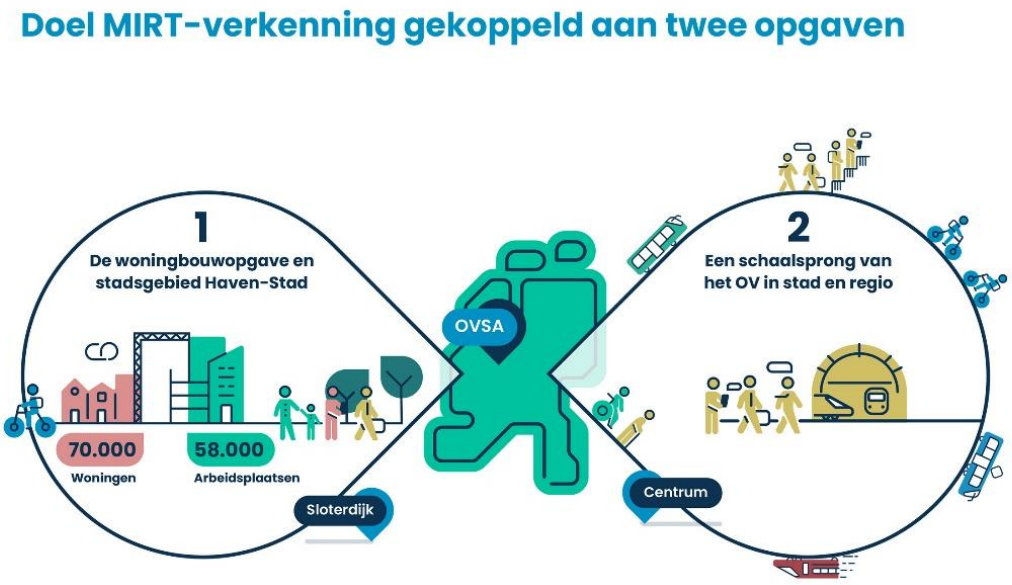
In dit rapport lees je alles over het gevolgde participatieproces gedurende de Analytische fase van de MIRT-verkenning.

## 1.1 Aanleiding

Participatie is een belangrijk onderdeel van de te doorlopen verkenningsfase binnen de MIRT-verkenning en vormt een belangrijke pijler in de ruimtelijke procedures op basis van de Omgevingswet. De participatieaanpak is opgezet op basis van de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT-projecten en de Participatieverordening vanuit de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam is één van de drie opdrachtgevers naast het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Vervoerregio Amsterdam. Binnen de MIRT-verkenning is het van belang om (toekomstige) bewoners, ondernemers, gebruikers en andere belanghebbenden actief te betrekken bij de verkenning. Hoewel hun belangen kunnen botsen, zorgt een zorgvuldig participatieproces voor transparantie, begrip en betrokkenheid en kan het bijdragen aan een gedragen oplossing. Aan de hand van dit rapport nemen wij u mee in het doorlopen participatieproces en de opbrengsten van de Analytische fase.

## 1.2 De opgave

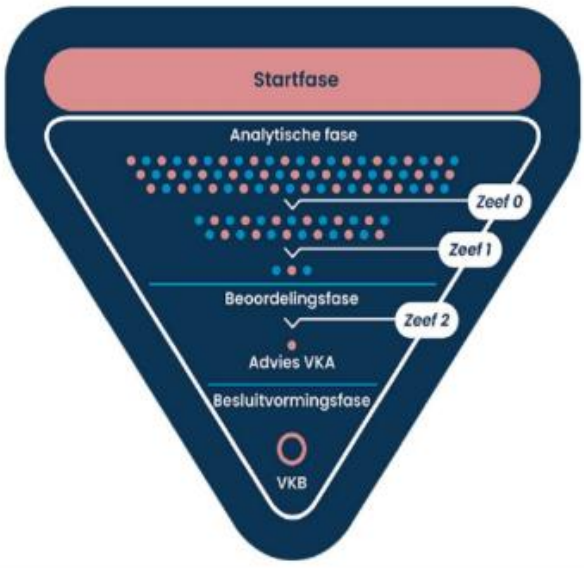
Amsterdam en de regio groeien in hoog tempo. De bestaande OV-netwerken raken overbelast: reizigers staan nu al in volle treinen, trams en bussen. Haven-Stad, in ontwikkeling, biedt ruimte voor 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen in Amsterdam. Dit vergroot de druk op het huidige OV-netwerk aanzienlijk. Om die reden verkennen de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nieuwe OV-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Deze MIRT-verkenning richt zich op het ontwikkelen van toekomstbestendige verbindingen die de eerste fase van Haven-Stad Zuid op een slimme manier ontsluiten op het lokale en regionale en nationale netwerk (Figuur 1.1).




*Figuur 1.1: Het doel van de MIRT-verkenning*

De MIRT-verkenning bestaat uit vier fases. In de **startfase** bekijken de betrokken partijen het probleem en nemen een besluit over hoe de verkenning wordt uitgevoerd. Tijdens de **analytische fase** filteren de betrokkenen mogelijke oplossingen stap voor stap (via zeef 0 en zeef 1) tot de meest kansrijke oplossingsrichtingen. In de **beoordelingsfase** werken de betrokkenen deze kansrijke oplossingsrichtingen verder uit en beoordelen de effecten, de kosten en de uitvoerbaarheid. In de **besluitvormingsfase** kiest het bestuur het voorkeursalternatief en stelt dit formeel vast.

Het resultaat van de afronding van de analytische fase is de vaststelling van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) (Figuur 1.2). Het aantal oplossingsrichtingen en alternatieven wordt in elke stap en fase kleiner, het detailniveau van de uitwerking neemt in elke stap toe. Door gebruik te maken van een trechterproces (zeef), wordt stap voor stap toegewerkt naar uiteindelijk de voorkeursbeslissing (VKB).




*Figuur 1.2: De 4 verkenningsfasen en het trechteringsproces van een MIRT-verkenning*

## 1.3 Kennisgeving voornemen en participatie

Tijdens de *Kennisgeving voornemen en participatie* heeft iedereen ideeën, zorgen en oplossingsrichtingen kunnen aandragen welke zorgvuldig zijn bekeken en beoordeeld. Aan het begin van de Analytische fase hebben we alle aangedragen oplossingen getoetst aan de uitgangspunten uit de kennisgeving. We keken daarbij onder meer naar:

- Of de oplossing bijdraagt aan het doel van het project (namelijk het verbeteren en/of aanleggen van OV-verbindingen in het plangebied tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum);
- Of de oplossing technisch uitvoerbaar is en juridisch haalbaar;
- Of de oplossing past binnen het financiële kader.

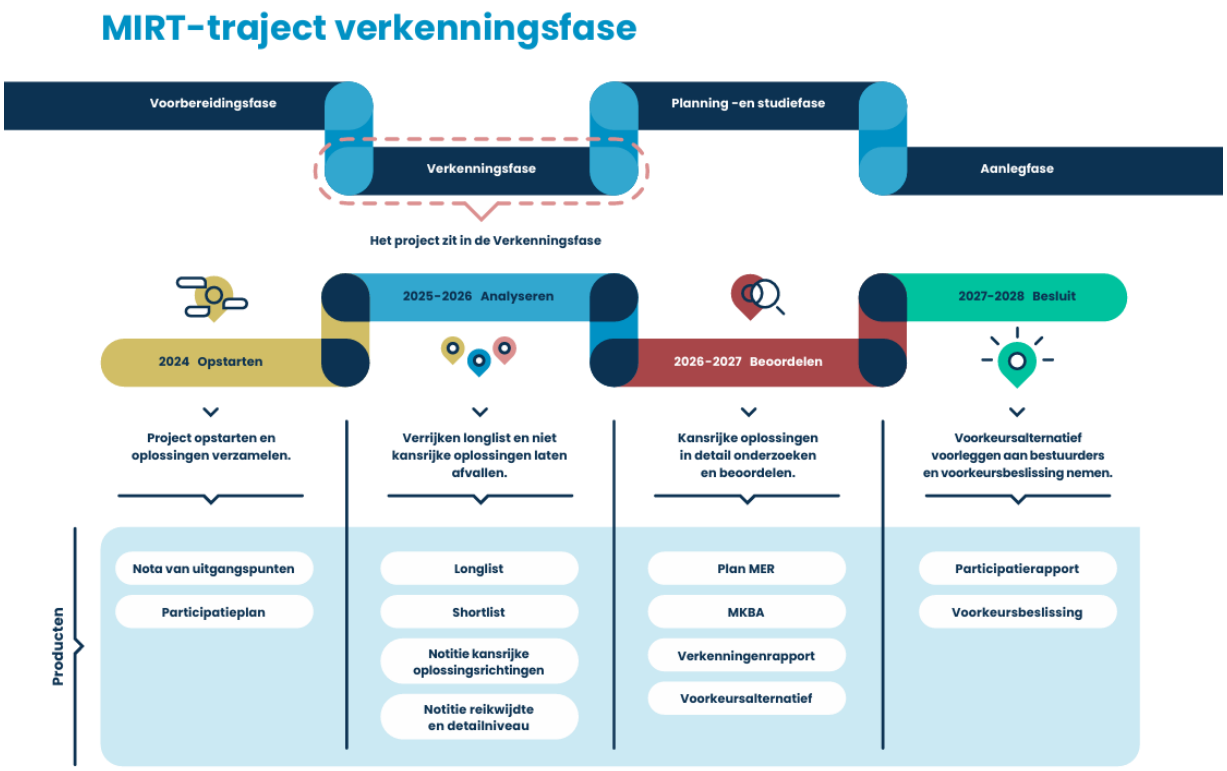
Oplossingen die passen binnen deze uitgangspunten zijn meegenomen in de verkenning en opgenomen in de brede inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen die in de Analytische fase zijn onderzocht. De resultaten van het zeefproces (met als onderdeel de toetsing aan het beoordelingskader) zijn opgenomen in de NKO. Zo is voor iedereen herleidbaar welke oplossingen zijn meegenomen en waarom. Aan het eind van de Analytische fase worden de concept *notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)* en *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)* ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen dan reageren op de stukken. De concept NRD en NKO zijn te vinden op de OVSA website: rapportages.

### NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

De ***notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)*** is het startdocument voor het opstellen van de *milieueffectrapportage (mer)* dat de kaders schets voor het onderzoek van de milieueffecten. Het bepaalt wat er onderzocht wordt (**reikwijdte** van de alternatieven en milieuthema's) en op welk **detailniveau.** De NRD vormt daarmee de blauwdruk voor het vervolgonderzoek naar de milieueffecten van de te onderzoeken alternatieven in de *plan-MER* in de Beoordelingsfase.

## 1.4 Doorkijk

Na de terinzagelegging van de concept NRD en NKO wordt de Analytische fase afgesloten en start de Beoordelingsfase waarin de alternatieven worden beoordeeld op o.a. milieueffecten, verkeerskundige effecten, financiële haalbaarheid en maatschappelijke effecten. De milieueffecten worden beoordeeld in het *plan-MER*. Het *plan-MER* zal samen met het *ontwerp voorkeursbeslissing (VKB)* ter inzage worden gelegd waar iedereen een zienswijze over kan indienen (naar verwachting begin 2028).




*Figuur 1.3: De verkenningsfase van de MIRT-systematiek*

Het *opbrengstenrapport participatie* zoals u die nu leest, vormt in dit proces een tussenproduct binnen het gehele participatieproces. Richting het VKB, wordt een *participatieverslag* opgesteld waarin alle opbrengsten uit de verschillende fasen integraal worden samengebracht (Figuur 1.3).

## 1.5 Leeswijzer

Dit *opbrengstenrapport participatie* biedt een overzicht van de doorlopen stappen en uitkomsten van het participatieproces tijdens de Analytische fase. Het rapport is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 beschrijft de gehanteerde participatie en communicatie aanpak, zoals eerder vastgelegd in het gepubliceerde participatieplan. Hoofdstuk 3 gaat in op de opbrengsten vanuit de participatie en communicatie. Tot slot bevat hoofdstuk 4 een samenvatting van alle opbrengsten vanuit de Analytische fase.

# 2. PARTICIPATIE- EN COMMUNICATIE-AANPAK

**Participatie gaat over het betrekken van belanghebbenden en belangstellenden bij het project. Door participatie vroegtijdig te organiseren, krijgen betrokkenen de mogelijkheid om informatie, ideeën, zorgen, oplossingen en kansen aan te dragen. Dit draagt bij aan het inzichtelijk maken van de effecten van het project en zorgt ervoor dat argumenten voor verschillende oplossingen zorgvuldig worden afgewogen, zodat het project beter aansluit bij maatschappelijke behoeften.**

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe omgevingspartijen, waaronder bewoners, bedrijven, gebruikers (reizigers), maatschappelijke organisaties en overheden, zijn betrokken bij de MIRT-verkenning, en hoe dit is vormgegeven binnen de verschillende fasen van de Analytische fase.

De aanpak bestaat uit twee sporen:

1. Het eerste spoor is de **participatie-aanpak** waarbij we ons richten op het betrekken van omgevingspartijen bij het trechteren van de longlist naar shortlist, naar kansrijke oplossingsrichtingen, en van alternatieven naar één voorkeursalternatief voor de nieuwe OV-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Wij halen input van betrokkenen vroegtijdig op en zijn transparant en open over de manier waarop we deze input verwerken in de oplossingen. Hierover leest u meer in paragraaf 2.1 participatie-aanpak.
2. Het tweede spoor is de **communicatie-aanpak**. Hierin duiden we, naast het bekendmaken van de participatiemogelijkheden, de nut en noodzaak van (deels) nieuwe en goede OV-verbindingen. Zo krijgt de participatie meer betekenis en inspireren en enthousiasmeren we een zo groot mogelijke groep mensen om mee te doen met participatie. Ook draagt de communicatie bij aan meer bewustwording, beeldvorming en een open en eerlijke informatievoorziening rondom de bereikbaarheid van Amsterdam en de regio. Hierover leest u meer in paragraaf 2.2 communicatie-aanpak.

## 2.1 Participatie-aanpak

In mei 2025 is het *participatieplan* vastgesteld. In het participatieplan staat beschreven hoe we bewoners, ondernemers en geïnteresseerden betrekken bij deze verkenning (Figuur 2.1). Het definitieve participatieplan is hier te vinden: Participatieplan. In de onderstaande paragrafen worden de belangrijkste uitgangspunten en onderdelen uit het participatieplan beknopt weergegeven.




*Figuur 2.1: Visualisatie participatieproces*

**Participatiedoelstellingen MIRT-verkenning OVSA**

De participatiedoelstellingen voor de MIRT-verkenning zijn:

- We betrekken de maatschappij actief en handelen zorgvuldig. Dit doen we door tijdig, transparant en open te handelen en communiceren.
- We informeren de participanten over de opgave en laten deze kennisnemen van onze aanpak en de mogelijkheden voor participatie.
- We bieden helderheid over de besluitvorming procedures en maken deze begrijpelijk.
- We halen ideeën, wensen en alternatieven op vanuit de participanten om oplossingsrichtingen te verrijken.

**Participatiedoelgroepen**

Gezien de scope van de opgave hebben we te maken met een groot en gevarieerd aantal doelgroepen binnen het Plangebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de oplossingsrichtingen van de MIRT verkenning onder vallen. We vinden het van belang alle belanghebbenden de mogelijkheid te bieden input te leveren aan deze verkenning. We zetten ons in om een zo breed mogelijke groep mensen/organisaties te betrekken. Daarbij leveren we extra inspanning om de belanghebbenden te betrekken voor wie de impact van de verkenning het grootst is. Om dit zorgvuldig te doen, is een stakeholderanalyse uitgevoerd om alle doelgroepen/ stakeholders in beeld te brengen. Daarbij onderscheiden we drie type hoofddoelgroepen:

- Publiek (zoals inwoners, reizigers en ondernemers);
- Professionele stakeholders (waaronder vervoerders, raakvlakprojecten, belangenorganisaties en maatschappelijke instellingen);
- Overheden (openbaar bestuur en opdrachtgever).

**Niveaus van participatie**

We onderscheiden vijf niveaus van participatie (zie figuur 2.2). Voor het publiek werken we met de participatieniveaus 1) informeren en luisteren, 2) reageren en 3) adviseren. Voor professionele stakeholders werken we met participatieniveau 4) samenwerken.
En voor overheden werken we met participatieniveaus 5) meebepalen. Deze laatste groep stakeholders zijn onderdeel van het inhoudelijke proces en direct betrokken bij het opstellen van alle rapporten. Ze worden hiermee buiten beschouwing gelaten in dit opbrengstenrapport.




*Figuur 2.2: Participatiedoelgroepen en -niveaus*

**Fasen binnen de MIRT-verkenning**
De MIRT-verkenning OVSA bestaat uit 4 fasen, in alle 4 fasen vindt participatie plaats. Het participatiedoel verschilt per fase.

- *Startfase*: In de Startfase vond participatie over participatie plaats. Samen met betrokkenen is de participatieaanpak aangescherpt om belangen in beeld te brengen en de kwaliteit van de aanpak te verbeteren.
- *Analytische fase a*: De doelen van participatie in deze ronde zijn het creëren van bewustwording, het in beeld brengen van verschillende belangen en daarmee het verbeteren van de kwaliteit van de oplossingsrichtingen.
- *Analytische fase b*: De doelen van participatie zijn gelijk aan de Analytische fase a, maar met een andere invulling. De nadruk in fase b ligt op het ophalen van voorkeuren rondom de oplossingsrichtingen en het in beeld krijgen van omgevingsthema's welke van belang zijn voor de participanten/ betrokkenen.
- *Beoordelingsfase*: In deze fase gaan we van kansrijke oplossingsrichtingen naar één voorkeursalternatief. In deze ronde ligt de focus op het verbeteren van kwaliteit, maar ook hier brengen we de belangen in beeld. Daarnaast maken we het beoordelingskader inzichtelijk hoe we komen tot één voorkeursalternatief. En in deze fase staat het informeren over de uitkomsten van het plan-MER, de integrale effectenstudie en het voorkeursalternatief centraal.
- *Besluitvormingsfase:* Hier gaan we van voorkeursalternatief naar voorkeursbeslissing. In deze fase staat het informeren over het voorkeursalternatief gevolgd door de voorkeursbeslissing centraal. Ook wordt door middel van het participatieverslag teruggekoppeld hoe er met input en opmerkingen van participanten is omgegaan. En vragen we hoe belanghebbenden betrokken willen blijven in de volgende fase van het project.

Voorliggend *opbrengstenrapport* gaat alleen in op de Analytische fase (a en b). De opbrengsten uit de Beoordelingsfase volgt in een later *participatieverslag*.

### 2.1.1 Participatiemiddelen
Per fase is gebruikgemaakt van verschillende participatiemiddelen. Hieronder wordt ingegaan op de participatiemiddelen die in de Analytische fase zijn ingezet.

**Formeel inspraakmoment Analytische fase**
Van 13 maart tot en met 23 april 2025 heeft de *Kennisgeving voornemen en Participatie* ter inzage gelegen. In deze kennisgeving beschrijven we waarom en op welke wijze we onderzoek doen naar OV-verbindingen binnen het plangebied. In het bijbehorende Participatieplan staat beschreven hoe we bewoners, ondernemers, gebruikers en andere betrokkenen kunnen informeren en betrekken bij het onderzoek. En wanneer zij invloed kunnen uitoefenen op het proces en de uitkomst. Meer informatie is te vinden op: Geef je mening over OVSA.
Na afloop van de ter inzage periode heeft iedereen die een oplossing heeft aangedragen een persoonlijk antwoord ontvangen met uitleg over hoe/of de oplossing is meegenomen in de verkenning. Voor meer informatie lees: Overzichtsnota zienswijzen

**Analytische fase (a): Verrijken longlist en trechteren naar shortlist (2025-2026)**
Na de terinzagelegging van de *Kennisgeving* en het *participatieplan* zijn we gestart met de participatie van de voorlopige longlist. De voorlopige longlist is een lijst met 23 mogelijke oplossingsrichtingen voor de verbetering van het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Het was zowel digitaal als fysiek mogelijk om te participeren en de voorlopige longlist aan te vullen. Voor meer informatie lees: Participatie longlist.

*Ingezette participatiemiddelen*

- **Enquête voorlopige longlist**: Tijdens de participatieperiode rondom de voorlopige longlist konden geïnteresseerden tussen 29 april 2025 en 16 mei 2025 digitaal reageren op de mogelijke oplossingsrichtingen. Via deze route konden zij hun mening geven, verbeteringen voorstellen en aanvullende ideeën aandragen.
- **Inloopbijeenkomst**: Tijdens de terinzagelegging van de longlist is er op 6 mei 2025 een participatie- en informatiebijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kregen bezoekers een toelichting op het onderzoek en de voorlopige oplossingsrichtingen. Er was ruimte om vragen te stellen en mondeling ideeën, verbeteringen en reacties mee te geven aan het projectteam. De terugkoppeling van de inloopbijeenkomst is te vinden via: Eerste inspraak en participatie OVSA.
- **Bijeenkomst belangengroepen**: Kort na de publicatie van de voorlopige longlist in april 2025 is een bijeenkomst georganiseerd voor belangengroepen. Reizigersvereniging Rover heeft gebruik gemaakt van deze uitnodiging. Tijdens de bijeenkomst zijn de voorlopige oplossingsrichtingen en het samenstellen van deze oplossingsrichtingen besproken.
- **Op maat gesprekken**: Vooruitlopend op de publicatie van de kennisgeving zijn verschillende gesprekken met stakeholders in het plangebied gevoerd in de laatste maanden van 2024 en de eerste maanden van 2025. Het doel van de gesprekken was stakeholders te informeren over de MIRT-verkenning, te wijzen op de diverse communicatiekanalen en te informeren over de inspraakperiode en participatiemogelijkheden op de voorlopige longlist.

*Beoordeling en verwerking participatie: proces*

Alle reacties uit de participatie zijn bekeken en in 4 categorieën ingedeeld: (1) buiten plangebied, (2) bouwsteen, (3) oplossingsrichting of (4) aandachtspunt. Ideeën die buiten het plangebied vallen, gaan niet mee in de verdere verkenning. Bij aangedragen oplossingen die wel binnen het plangebied vallen, is beoordeeld of het gaat om een complete oplossingsrichting, een bouwsteen voor een oplossingsrichting of een algemeen aandachtspunt voor de verkenning. In het nieuwsbericht over de voorlopige longlist, lees je wat het verschil is tussen een bouwsteen en een oplossingsrichting. De aangedragen bouwstenen en oplossingsrichtingen zijn meegenomen in de verkenning en zijn beoordeeld op haalbaarheid. Na gebleken haalbaarheid is gekeken hoe de bouwstenen gecombineerd kunnen worden tot een mogelijke oplossingsrichting. Nadat alle ingekomen reacties zijn gecategoriseerd en de haalbaarheidscheck is doorlopen, zijn ze opgenomen in de definitieve *rapportage longlist*. Daarin staan ook alle criteria van de haalbaarheidscheck in detail beschreven. En staat er per reactie een onderbouwing voor het wel of niet meegaan naar de volgende fase.

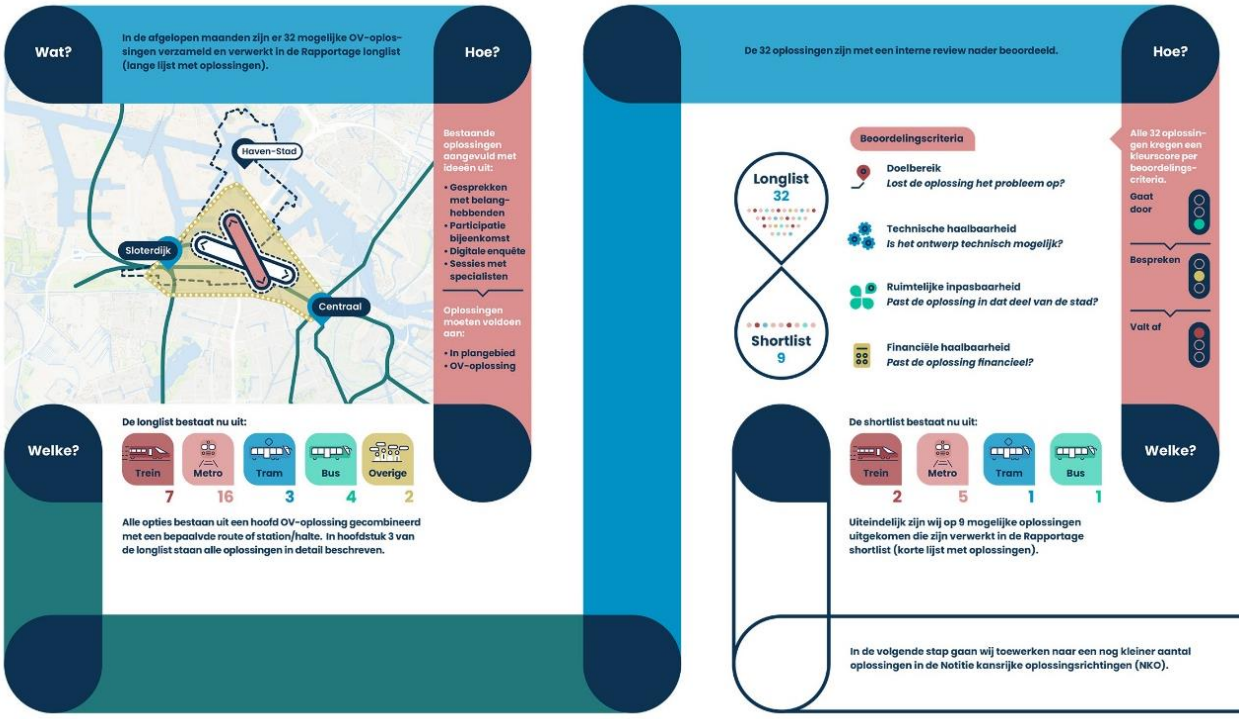
De participatie heeft geleid tot toevoeging van 9 nieuwe bouwstenen die worden gezien als oplossingsrichtingen die toegevoegd zijn aan de longlist. Voor meer informatie lees: Rapportage Longlist. Hiermee kwam de *rapportage longlist* op totaal 32 mogelijke oplossingen. Op 1 september 2025 is de longlist definitief vastgesteld door de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning. Het vaststellen van de definitieve longlist markeerde een belangrijke mijlpaal in de verkenning. We organiseerden vervolgens twee digitale vragenuurtjes om vragen te kunnen stellen over de longlist. Hierin konden participanten met de participatieadviseur van het project in gesprek. Van deze optie werd geen gebruik gemaakt.

De volgende stap in de Analytische fase is de trechtering van de longlist naar de shortlist. Aan de hand van het beoordelingskader zeef 0 zijn alle oplossingsrichtingen door experts kwalitatief beoordeeld op hun realisme en geschiktheid om verder te onderzoeken. Deze stap heeft tot doel het aantal

oplossingsrichtingen terug te brengen tot een haalbare set oplossingen. De oplossingsrichtingen werden beoordeeld op 4 punten:

1. Lost de oplossing het probleem op? (*Doelbereik*)
2. Is het ontwerp technisch mogelijk? (*Technische haalbaarheid*)
3. Past de oplossing goed in dat deel van de stad? (*Ruimtelijke inpassing*)
4. Past de oplossing financieel? (*Financiële haalbaarheid*)

Op 25 november 2025 is de definitieve *rapportage shortlist* vastgesteld. Deze shortlist bestaat uit 9 oplossingsrichtingen. Het proces om van longlist naar shortlist te komen is gevisualiseerd in Figuur 2.3.




*Figuur 2.3: Visualisatie van longlist naar shortlist*

**Analytische fase (b): Van Shortlist naar kansrijke oplossingsrichtingen (2025-2026)**

Om van de shortlist naar kansrijke oplossingsrichtingen te komen (Figuur 2.4) is ingezet op informele en aanvullende verkennende vormen van participatie om inzichten, belangen en aandachtspunten vanuit de participanten op te halen. Daarnaast zijn de oplossingsrichtingen beoordeeld op technische, financiële en maatschappelijke criteria, zodat het resultaat zowel vanuit participatie als inhoudelijk onderbouwd is.

*Ingezette participatiemiddelen*

- **Enquête omgevingsthema's**: In december 2025 is een online peiling uitgevoerd onder bewoners, reizigers en ondernemers in het plangebied. In deze peiling is er gevraagd naar welke thema's, zoals bereikbaarheid van het OV, leefbaarheid en veiligheid belangrijk worden gevonden.
- **Enquête shortlist**: In januari 2026 is via de projectwebsite een online enquête gehouden waarin bezoekers konden aangeven welke oplossingsrichting van de shortlist hun voorkeur heeft en waarom.

- **Inloopbijeenkomst**: Op 22 januari 2026 is een participatie- en informatiebijeenkomst georganiseerd naar aanleiding van de publicatie van de shortlist. De avond bestond uit meerdere onderdelen: een toelichting op het doorlopen proces van longlist naar shortlist, een toelichting op het beoordelingskader en interactieve gesprekken met bezoekers op basis waarvan de enquêtes omgevingsthema's en shortlist nog zijn ingevuld.
- **Bijeenkomst belangengroepen**: Kort na de publicatie van de *rapportage shortlist* in december 2025 is een bijeenkomst georganiseerd voor belangengroepen. Reizigersvereniging Rover en de Fietsersbond hebben gebruikgemaakt van deze uitnodiging. Tijdens de bijeenkomst zijn de oplossingsrichtingen en de gehanteerde afwegingscriteria gezamenlijk besproken.
- **Digitaal vragenuurtje:** In aansluiting op de vaststelling en publicatie van de shortlist zijn digitale contactmomenten georganiseerd, bedoeld om vragen te beantwoorden over het proces en de gemaakte keuzes.
- **Op maat gesprekken**: In de laatste maanden van 2025 en de eerste maanden van 2026 zijn gesprekken gevoerd met stakeholders in het plangebied. De gesprekken dienden onder meer ter introductie van de verkenning, het onderhouden van bestaande relaties, het informeren over de stand van zaken rondom de longlist en het ophalen van belangen en aandachtspunten die relevant zijn voor de verdere ontwikkeling en beoordeling van oplossingsrichtingen.

*Beoordeling en verwerking participatie: proces*
De opgehaalde inzichten, belangen en aandachtspunten uit de participatie zijn meegenomen als input voor de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)*. In de NKO werden alle negen oplossingsrichtingen beoordeeld aan de hand van meerdere beoordelingscriteria waaronder participatie.

**OV-reizigersonderzoek**
Daarnaast is een straatonderzoek uitgevoerd onder bewoners en reizigers om inzicht te krijgen in het gebruik en de wensen ten aanzien van het huidige OV, inclusief eventuele knelpunten en onveilige situaties. De straatinterviews vonden plaats in januari 2026 in het gebied van de Spaarndammerstraat en Van Diemenstraat. Voor dit gebied is gekozen omdat de impact van de oplossingsrichtingen op de directe omgeving hier mogelijk relatief groot is. De resultaten zijn gebruikt om de oplossingsrichtingen in de NKO te verrijken met wensen en inzichten van omwonenden, ondernemers en reizigers uit dit deel van het plangebied.

## 2.2 Communicatie-aanpak

Om de participatiedoelstellingen te behalen, is een heldere en eenduidige communicatie naar belanghebbende essentieel. Zo zetten we communicatie in om de MIRT-verkenning te introduceren, te informeren over de nut en noodzaak en de voortgang van de MIRT-verkenning. We nodigen belanghebbenden uit voor de bijeenkomsten en we informeren en enthousiasmeren de participanten om gebruik te maken van de OVSA-app. Aansprekende communicatie, afgestemd op de doelgroepen, draagt bij aan een brede bekendheid, bewustwording en zichtbaarheid van het project. We zorgen ervoor dat de verschillende belanghebbenden op de hoogte zijn van de verkenning en de manier waarop zij mee kunnen denken. Daarnaast zorgen we ervoor dat de inhoud van onze rapportages toegankelijk en begrijpelijk is voor een breed publiek. Waar nodig vertalen we complexe of technische informatie naar duidelijke en begrijpelijke taal. Elk rapport bevat een heldere samenvatting en ondersteunende afbeeldingen en visualisaties die de inhoud verduidelijken. Ook ontwikkelen we per rapport een animatievideo waarin wordt uitgelegd wat de belangrijkste bevindingen en keuzes zijn. Voor een eenduidige communicatie in het plangebied stemmen we de participatie en communicatie op elkaar af.

**Uitgangspunten**

- **Doelgroepgericht**: We stemmen boodschappen, toon en kanaal af op de diverse publieksgroepen (bewoners, jongeren, ondernemers, maatschappelijke organisaties).
- **Fasebewust:** Communicatie-inzet sluit aan bij de fasen, met extra aandacht voor actiemomenten (bijeenkomsten, terinzagelegging).
- **Herkenbaar en betrouwbaar**: Eén herkenbare visuele stijl en tone-of-voice, afgestemd op het MIRT-proces.

### 2.1.2 Communicatiemiddelen

In de onderstaande alinea's worden de communicatiemiddelen toegelicht die in de Analytische fase zijn ingezet om betrokkenen te informeren en te ondersteunen bij het participatieproces.

**Projectwebsite**

De projectwebsite is te bereiken via https://ovsloterdijkamsterdam.nl. Vanwege het gedeelde opdrachtgeverschap en de brede reikwijdte van de verkenning is gekozen voor een herkenbare, zelfstandige projectidentiteit, ondersteund door een eigen website, huisstijl en nieuwsbrief. De website bevat algemene informatie over het MIRT-verkenning en biedt daarnaast een aparte participatiesectie, waar onder meer het participatieplan wordt gedeeld.

**Nieuwsbrief**

Via de projectwebsite kan men zich aanmelden voor de nieuwsbrief. De digitale nieuwsbrief wordt elke maand gedeeld en bevat nieuwsartikelen die de voorgaande maand zijn geplaatst op de website. De nieuwsartikelen bevatten onderwerpen die aansluiten op belangrijke mijlpalen, aankomende participatiemomenten en andere relevante informatie over de verkenning. Alle nieuwsartikelen zijn terug te vinden op de website.

**OVSA-app**

De OVSA-app is een interactief kanaal waarin OVSA informatie deelt en waar gebruikers makkelijk kunnen reageren of zelf input kunnen geven op oplossingen. De app biedt grotendeels dezelfde informatie als de nieuwsbrief en is via deze link te downloaden.

**Inloopbijeenkomsten en online spreekuren**

In de Analytische fase zijn 2 inloopbijeenkomsten en 2 online spreekuren georganiseerd. Tijdens deze momenten konden geïnteresseerden terecht met vragen die zij hebben naar aanleiding van de (voorlopige) longlist of shortlist. Zo bieden we iedereen de kans om laagdrempelig in gesprek te gaan en direct verduidelijking te krijgen.

**Video's**

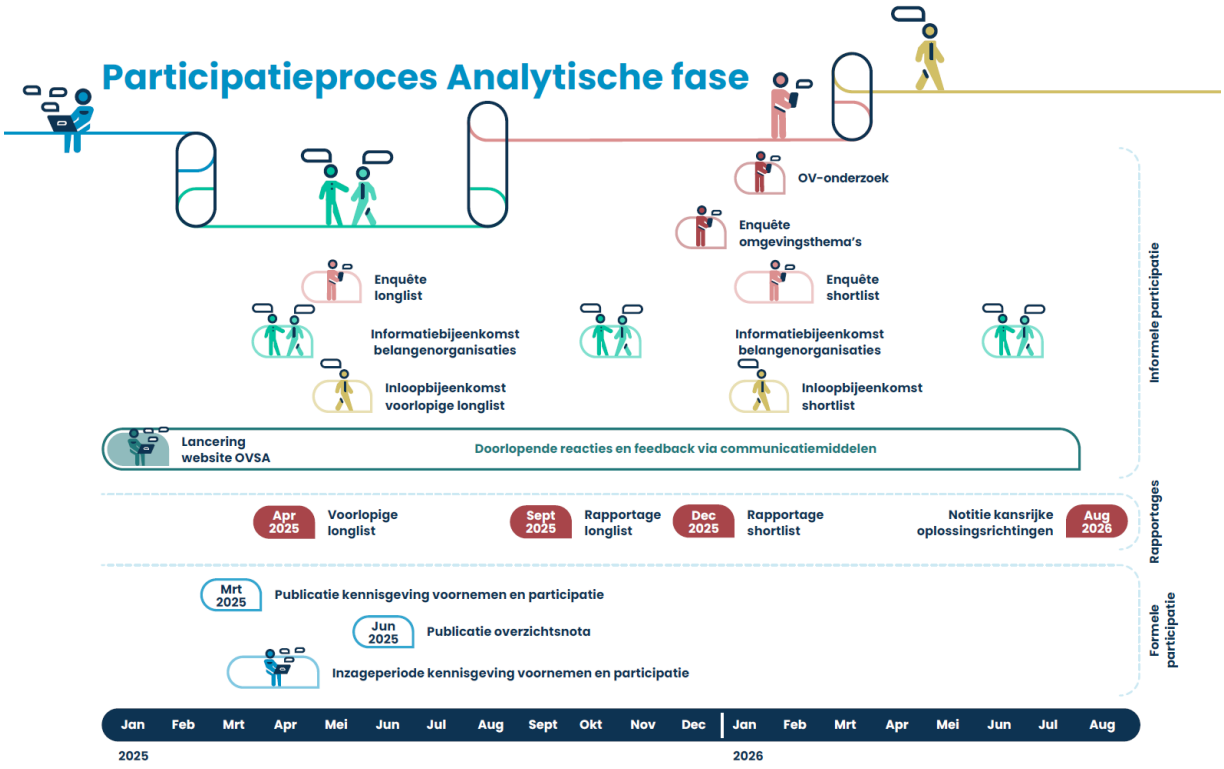
Er zijn drie korte animatievideo's van maximaal 1 tot 1,5 minuut gemaakt en geplaatst op de website. Deze video's geven op een toegankelijke manier inzicht en verduidelijking over de MIRT-verkenning en de verschillende processen die doorlopen worden. De video's bevatten Nederlandstalige ondertiteling. De video's kun je hier bekijken:

- Hoe verloopt een MIRT-verkenning?
- Waarom een MIRT-verkenning?
- Analyseren: van longlist naar shortlist

# 3. OPBRENGSTEN PARTICIPATIE

## De ‘opbrengsten’ uit de participatie geven inzicht in de inhoudelijke input die tijdens de participatie is opgehaald en laten zien welke ideeën, aandachtspunten, standpunten en belangen zijn ingebracht in de Analytische fase van de verkenning.

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, heeft participatie plaatsgevonden in de verschillende fasen van de Analytische fase en zijn diverse participatiemiddelen ingezet. In dit hoofdstuk worden de opbrengsten uit elke fase beschreven en toegelicht.




*Figuur 3.1: Illustratie participatieproces Analytische fase*

### 3.1 Opbrengsten formeel inspraakmoment Analytische fase

Tijdens de inspraakperiode zijn er 15 zienswijzen ontvangen op de *Kennisgeving voornemen en participatie*. De zienswijzen zijn ingediend door particulieren, Gasunie en reizigersorganisatie Rover. De verzamelde reacties en de antwoorden zijn gebundeld in een overzichtsnota die op de projectwebsite en platform participatie is gepubliceerd: Overzichtsnota MIRT-verkenning.

### 3.1.1 Uitkomsten zienswijze

Hieronder zijn de uitkomsten van de ingediende zienswijzen samengevat. De meeste zienswijzen bestonden uit nieuw aangedragen bouwstenen en/of oplossingsrichtingen. Deze punten zijn opgenomen in de *rapportage longlist*. Als een oplossingsrichting in de Analytische fase alsnog is afgevallen, geven we in onderstaande tekst aan waar de volledige onderbouwing is te vinden. De overige aandachtspunten uit de zienswijzen zijn aan het einde van deze paragraaf opgenomen.

**Sluiten metroring** (6x aangedragen)
Het sluiten van de ondergrondse metroring is door verschillende indieners als oplossing voor de opgave aangedragen. Uit nader onderzoek is gebleken dat het ondergronds sluiten van de metroring aan het bestaande metrostation bij Amsterdam Centraal financieel niet haalbaar is. De investeringskosten voor deze oplossing wordt ruim boven de 750 miljoen euro geschat. De ondergrondse oplossingsrichtingen zijn daarmee afgevallen in de shortlist en geen onderdeel van de NKO. Voor meer informatie lees het nieuwsbericht: Waarom staat het ondergronds sluiten van de metroring niet op de shortlist?

**Westerpark** (4x aangedragen)
Het vrijhouden van het Westerpark is meerdere keren genoemd door indieners van oplossingen. Er zijn geen oplossingsrichtingen ontworpen die het Westerpark doorkruisen, in lijn met Motie Bakker van 3 november 2024. Daarnaast is aandacht voor het behoud van bestaand groen als breder thema ingebracht.

**Gebruik bestaande verbindingen** (2x aangedragen)
Meerdere indieners van oplossingen hebben aangegeven dat de bestaande OV-verbindingen beter moeten worden benut. In het nader onderzoek is gekeken naar een optimalisatie van de capaciteit van de huidige OV-infrastructuur (frequentieverhogingen en aangepaste lijnvoering). Deze oplossingsrichting draagt echter onvoldoende bij aan het behalen van het doelbereik. De capaciteit ten opzichte van de verwachte vervoersvraag van Haven-Stad Zuid is in zowel oost-westelijke als in noord-zuidelijke richting via de busverbindingen onvoldoende. Door het enkel toepassen van reguliere buslijnen is er te weinig capaciteit in het OV-netwerk om Haven-Stad Zuid te ontsluiten. Ook deze mogelijke oplossing is om de hiervoor aangegeven redenen afgevallen in de shortlist.

**Zweefbaan** (1x aangedragen)
Een oost-westverbinding doormiddel van een zweefbaan zoals ook in de stad Wuppertal is gerealiseerd, is aangedragen als oplossing tussen Centraal en Sloterdijk. Ook deze oplossing is nader onderzocht. Gebleken is dat de zweefbaan ruimtelijk niet is in te passen. Visueel worden de UNESCO-werelderfgoed zichtlijnen van Amsterdam centrum aangetast, wat in strijd is met UNESCO-regelgeving en de vertaling van deze regels in de ruimtelijke plannen. Daarnaast zijn de investeringskosten voor de zweefbaan boven de 750 miljoen euro geschat. Daarom is de aangedragen oplossing in de shortlist afgevallen.

Daarnaast is in de diverse zienswijzen (samengevat) nog het volgende aangegeven:

- Dat het project rekening moet houden met toekomstige uitbreidingen van metro- en treinnetwerk.
- Aandacht voor lange termijn qua klimaat, gebruik en effecten.
- Aandacht voor behoud bestaand groen en parken in het plangebied.
- Aandacht voor behoud sportverenigingen.

- Toevoegen OV-knooppunt op de plek van het BP-benzinestation Nieuwe Hemweg/ Spaarndammerdijk.
- Aansluiting van tram op veerpontsteiger.
- Doortrekken trams naar Houthavens.
- Gasunie betrekken bij verkenning.
- OV-verbindingen naar Amsterdam-Noord worden gemist.
- Aandacht voor de toegankelijkheid van teksten en afbeeldingen.




*Figuur 3.2: Illustratie kennisgeving voornemen en participatie*

## 3.2 Opbrengsten participatie Analytische fase (a)

In de eerste maanden van 2025 heeft participatie plaatsgevonden op de voorlopige longlist van oplossingsrichtingen. In totaal zijn 31 inhoudelijke reacties ontvangen. De opbrengsten van deze participatie, inclusief de wijze waarop de reacties zijn betrokken bij het proces, zijn vastgelegd in de definitieve *rapportage longlist*, die op 1 september 2025 is gepubliceerd. Voor meer informatie lees: Definitieve longlist vastgesteld. De belangrijkste reacties, zorgen en aandachtpunten die naar voren kwamen, zijn hieronder toegelicht.

### 3.2.1 Enquête voorlopige longlist

In deze enquête kon gereageerd worden met open of gesloten vragen en/of door op de kaartlocatie specifieke aandachtspunten aan te geven. Er zijn in het totaal 8 enquêtes ingevuld. De belangrijkste uitkomsten uit de enquête:

- Duidelijke voorkeur voor metro-oplossingen, met name het sluiten van de metroring. Deze wordt door respondenten gezien als toekomstvast, snel, betrouwbaar en effectief voor het ontlasten van Amsterdam Centraal.

- Tram- en busoplossingen worden overwegend als minder wenselijk beoordeeld, vanwege de lagere capaciteit en de afhankelijkheid van aanwezige verkeersdrukte. Over treinoplossingen wordt aangegeven dat deze beperkt frequent kunnen rijden en dat het in- en uitstappen relatief lang duurt in vergelijking met metroverbindingen. Ook geeft men aan dat het om de connectie met de stad gaat, waar een sprinterstation op buurtniveau niet aan bijdraagt.
- Er wordt aangegeven dat reizigers zo min mogelijk willen overstappen in het gebruik van OV.
- Bezorgdheid over aantasting van groen en leefomgeving bij de realisatie van een nieuwe OV-oplossing.
- Bezorgdheid over de nu al te drukke verkeersweg (s100), waarbij ondertunneling van een tram als heel belangrijk wordt gezien.
- Verbetering van participatie op de voorgestelde oplossingsrichtingen door kaarten te gebruiken die duidelijker weergeven wat de voorgestelde route van de oplossingsrichtingen is.

### 3.2.2 Inloopbijeenkomst

De participatie- en informatiebijeenkomst van 6 mei 2025 is door 30 geïnteresseerden bezocht en ook daar kon men reageren op de voorlopige longlist. Er zijn 12 reacties ingediend. De terugkoppeling van de bijeenkomst vind je hier: Eerste inspraak en participatie OVSA. De belangrijkste reacties, zorgen en aandachtpunt die naar voren kwamen:

- Steun voor het sluiten van de metroring, waarbij de metro deels gebruik maak van de bestaande spoordijk en richting Amsterdam Centraal ondergronds aansluit op het metrostation van de Oostlijn.
- Suggestie voor een tramverbinding in plaats van bus 22.
- Suggestie voor een metrotracé via het oude NS-terrein aan de Zaanstraat.
- Maak een verbinding naar Amsterdam-Noord en denk aan de toekomstvastheid van de oplossing.

### 3.2.3 Bijeenkomst belangengroepen

In april 2025 is een bijeenkomst georganiseerd waarbij reizigersorganisatie Rover is ingegaan op de voorlopige longlist aan oplossingen. Er is toelichting gegeven dat de oplossingen zijn samengesteld uit verschillende bouwstenen, die vanuit de pre-verkenning, het projectteam, opdrachtgevers of projectpartners zijn aangedragen. Daarnaast hebben we een doorkijk gegeven over het formele en informele participatiespoor en hoe reizigersorganisatie Rover onze voorlopige longlist kon verrijken.

### 3.2.4 Op maat gesprekken

In de laatste maanden van 2024 en eerste maanden van 2025 zijn diverse gesprekken gevoerd met stakeholders en raakvlakprojecten in het gebied. In totaal is gesproken met een tiental stakeholders, waaronder vertegenwoordigers van (buurt)verenigingen, maatschappelijke voorzieningen en bedrijfsverenigingen.

De belangrijkste aandachtspunten uit de op maat gesprekken:

- Rekening houden met ingediende buurtoplossingrichting 4b, in lijn met Motie Biemond: Motie Biemond buurtvariant voor Havenstad
- Zorg voor verbeterde OV bereikbaarheid rondom begraafplaats Sint Barbara met een veilige oversteekplaats op de Transformatorweg.
- Laat eventueel station Hemknoop ook functioneren als nieuwe 'toegangspoort' richting het Westerpark en hou rekening met zorgvuldige ruimtelijke inpassing.
- Hou rekening met de maatschappelijke waarde van sport- en spelverenigingen in het plangebied.

- Ontzie het Westerpark bij de aanleg van OV-verbindingen.
- Ondernemers in Westpoort hebben behoefte aan een fysieke plek waar alles wat speelt samenkomt (gezien de toekomstige ontwikkelingen).
- Initiatiefnemers IJbaan vragen aandacht voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord via de nieuwe OV-verbindingen in Haven-Stad.

### 3.2.5 Overige participatie en communicatiemogelijkheden

Naast de ingezette participatiemiddelen kon er via de website gereageerd worden, bijvoorbeeld door te reageren onder een nieuwsbericht of door het invullen van het contactformulier. Daarnaast kon er via mail, app, telefoon of in persoonlijk gesprek gereageerd worden op de voorlopige longlist.

Uit de reacties komen verschillende aandachtspunten naar voren. Het behoud van groen en leefbaarheid, met name van het Westerpark en omliggende groengebieden, wordt veelvuldig genoemd. Respondenten maken zich zorgen over aantasting van recreatie, biodiversiteit en verkeersveiligheid en roepen op om parken, groenstroken en volkstuinen te ontzien. Tegelijkertijd wordt gepleit voor verbetering van het openbaar vervoer, onder meer door het doortrekken van de metro richting Amsterdam Centraal, een betere aansluiting op Schiphol en een sterkere ontsluiting van Amsterdam-Noord. Het huidige netwerk wordt door sommigen als onlogisch of onvolledig ervaren, waarbij behoefte bestaat aan een toekomstbestendige oplossing en meer inzicht in technische haalbaarheid en knelpunten.

Ook de keuze van een modaliteit en de sociale effecten van maatregelen worden benoemd. Er is een duidelijke voorkeur voor tramverbindingen boven busverbindingen vanwege capaciteit, comfort en duurzaamheid, met suggesties voor specifieke tracés en het behoud van bestaande lijnen. Zoals een tram door de Van Diemenstraat en het gebruik maken van huidige tunnels en tramlijnen. Daarbij wordt gewezen op het belang van goede bereikbaarheid voor ouderen en minder mobiele bewoners en het voorkomen van sociale isolatie. Daarnaast uiten verschillende respondenten zorgen over kostenbeheersing, mogelijke budgetoverschrijdingen en het nut van hernieuwde verkenningen. Tot slot wordt het participatieproces zelf benoemd: men vraagt om duidelijkere kaarten, transparante communicatie over keuzes en serieuze betrokkenheid van bewoners bij de verdere planvorming.




*Figuur 3.3: Illustratie participatie Analytische fase a*

## 3.3 Opbrengsten participatie Analytische fase (b)

In de laatste maanden van 2025 en de eerste van 2026 heeft participatie plaatsgevonden op de shortlist van oplossingsrichtingen. De opbrengsten van deze participatie, inclusief de wijze waarop de reacties zijn betrokken bij het proces, zijn vastgelegd in de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen* die op 20 augustus 2026 is gepubliceerd.

De belangrijkste reacties, zorgen en aandachtpunten die naar voren kwamen, zijn hieronder toegelicht.

### 3.3.1 Enquête omgevingsthema's

De resultaten van de enquête rondom de omgevingsthema's zijn in februari 2026 beknopt openbaar gemaakt via de website Resultaten enquêtes bekend: dit zijn de uitkomsten.

Aan de enquête over de omgevingsthema's deden 72 mensen mee. Zij kozen uit 9 thema's, waaronder bereikbaarheid, reistijd, veiligheid en leefbaarheid. De enquête uitkomsten zijn, in volgorde van belang, als volgt gerangschikt:

1. Reistijd en Frequentie (20%)
2. Bereikbaarheid (19%)
3. Ruimtelijke inpasbaarheid (14%)
4. Veiligheid (12%)
5. Leefbaarheid (9%)
6. Overlast (8%)
7. Participatie en communicatie (7%)
8. Procedure en planning (6%)
9. Economie (5%)




*Figuur 3.4: Resultaten enquête omgevingsthema's*

Uit de open antwoorden komt het volgende naar voren:

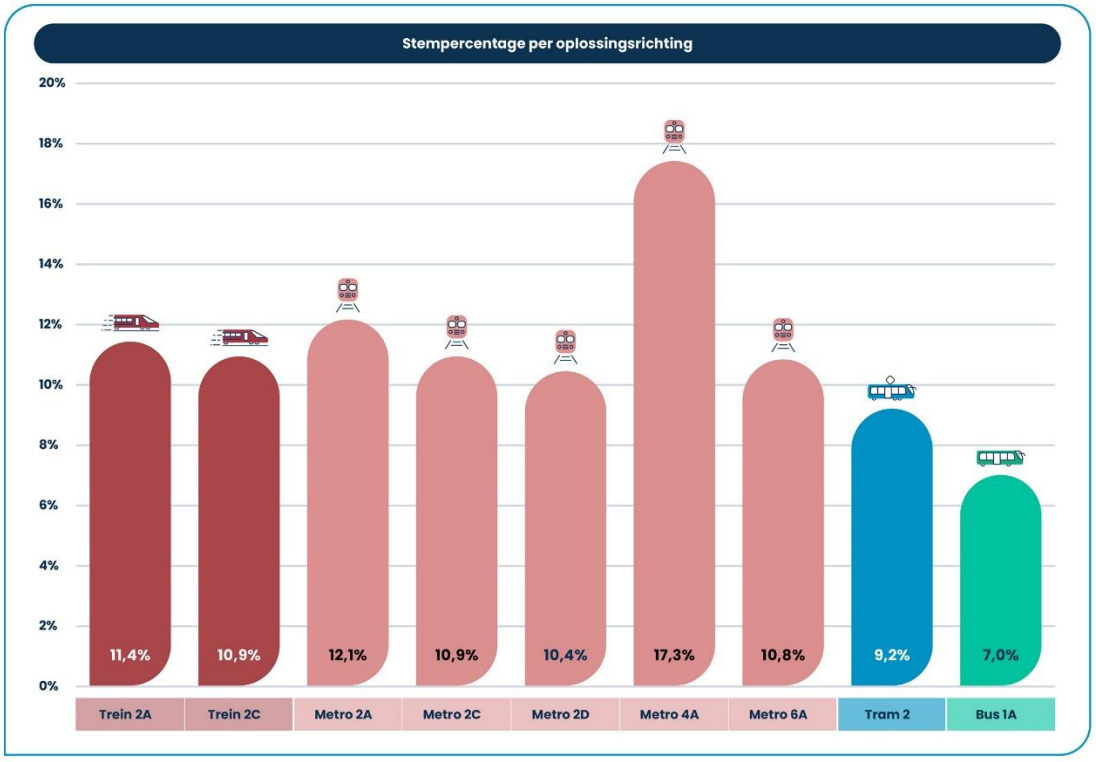
- Voor veel respondenten is het behoud van groen en ecologie een zwaarwegende randvoorwaarde. Er is brede zorg over aantasting van bomen, parken, volkstuinen en natuur, met name in en rond het Westerpark, de Houthavens en de Spaarndammerstraat.
- Er zijn zorgen over de leefbaarheid van woonbuurten. Met name tram- en busverbindingen door bestaande woonstraten worden als risicovol gezien vanwege mogelijke toename van drukte, geluid en verlies aan ruimte voor bewoners, voetgangers en fietsers.
- Belang van toegankelijk en inclusief openbaar vervoer. Bereikbaarheid moet er zijn voor iedereen, waaronder ouderen en minder mobiele mensen. Goed functionerende liften, roltrappen, voldoende haltes en veilige loopafstanden worden daarbij als belangrijk genoemd.
- Een voorkeur voor directe verbindingen met zo min mogelijk overstappen. Te veel overstappen worden gezien als een drempel om het OV te gebruiken en kunnen ertoe leiden dat mensen alsnog voor de auto kiezen.
- Oplossingen moeten toekomstbestendig zijn, passen binnen het toekomstige OV-netwerk en rekening houden met de groei van de stad, zonder dat bestaande lijnen worden verslechterd.

### 3.3.2 Enquête shortlist

In januari 2026 is een tweede online enquête gehouden. Hierin konden deelnemers aangeven welke oplossingsrichting uit de opgestelde shortlist hun voorkeur heeft. De beknopte resultaten van deze enquête zijn eveneens in februari 2026 gecommuniceerd via Resultaten enquêtes bekend: dit zijn de uitkomsten.

De enquête over de shortlist is 81 keer ingevuld. De resultaten geven een beeld van de OV-oplossingen die, door de mensen die de enquête hebben ingevuld, de voorkeur hebben (Figuur3.5). Dit betekent niet dat de best scorende oplossing ook de uiteindelijke oplossing wordt. De uitkomsten worden meegenomen in de NKO, waarin alle 9 oplossingsrichtingen op meerdere criteria worden beoordeeld. De uitkomsten zijn als volgt:

- **Trein 2a** wordt relatief vaak hoog gewaardeerd, met een groot deel van de deelnemers die de oplossing als 2e voorkeur aandragen. Het aantal 1e plekken is beperkt en ook komt deze oplossing enkele keren onderin terecht, waardoor hij als derde eindigt.
- **Trein 2C** De treinoplossingsrichtingen liggen relatief dicht bij elkaar. Door ook wat lagere noteringen eindigt deze oplossingsrichting net onder Metro 2c.
- **Metro 2a** eindigt overall als een na beste. Opvallend: deze oplossingsrichting krijgt wel een aantal keer de 1e plek, maar scoort vooral veel midden- tot hogere posities.
- **Metro 2c** is interessant maar vrijwel niemand van de deelnemers zet deze optie op 1. Ook wordt deze optie niet als laatste gezet. Dat wijst op een oplossingsrichting die vaak goed is voor het OV netwerk, maar zelden de uitgesproken favoriet is.
- **Metro 2d** krijgt net als Metro 2c weinig absolute voorkeur en wordt ook niet als laatste geplaatst.
- **Metro 4a** kwam duidelijk als favoriet naar voren. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat Metro 4a hun voorkeur heeft. Deze oplossingsrichting eindigt slechts 2 keer op de laatste (9e) plaats.
- **Metro 6a** haalt een aantal keren een 1e plek en wordt ook vaak als 2e gezet, maar kent ook relatief veel lagere posities.
- **Tram 2** is duidelijk geen brede favoriet: hij staat overall op plek 8. Het patroon laat zien dat hij vaak laag wordt gerangschikt (o.a. veel 7e/8e posities).
- **Bus 1a** scoort het laagst en eindigt met afstand onderaan. Opvallend is het contrast: deze optie wordt een aantal keren als favoriet gekozen, maar wordt in de meeste gevallen op de laatste plek gezet. Daarmee is het de meest consistent laag gewaardeerde oplossingsrichting in de online rangorde.




*Figuur 3.5: Resultaten enquête shortlist*

### 3.3.3 Inloopbijeenkomst

Een terugkoppeling van de participatie- en informatiebijeenkomst van 22 januari 2026 is gecommuniceerd via Terugkoppeling informatiebijeenkomst. De inloopbijeenkomst is bezocht door circa vijftig bewoners en ondernemers uit de Spaarndammerbuurt en omliggende wijken, reizigers en andere belangstellenden. Daarnaast waren er bezoekers die niet in het plangebied wonen maar daar wel werken of geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het gebied en de stad als geheel. Er was sprake van een mix van jong en oud, met een grotere vertegenwoordiging van oudere bewoners.

**Oplossingsrichtingen**

Er was veel belangstelling voor de mogelijke oplossingen die nu op de shortlist staan. Bezoekers stelden vragen over de verschillende oplossingsrichtingen, hoe ver deze zijn uitgewerkt en hoe uiteindelijk keuzes worden gemaakt. Ook vroegen bezoekers het projectteam waarom sommige oplossingen zijn afgevallen en welke rol financiën daarbij spelen. Enkele bezoekers gaven aan graag meer uitleg te willen over de financiële afwegingen en waar zij die informatie kunnen vinden. Meerdere bezoekers vroegen waarom een doorgetrokken metroring geen onderdeel is van de overgebleven oplossingen en benadrukten het belang van een gesloten metroring tussen Isolatorweg en Centraal Station.

**Leefbaarheid en ruimte**

Met name bewoners en ondernemers uit de Spaarndammerstraat spraken hun zorgen uit over de mogelijke gevolgen van een nieuwe OV-verbinding door hun straat. Er werden vragen gesteld over een mogelijke tram door de Spaarndammerstraat en of dit past in de beperkte ruimte van de straat. Een enkele bezoeker gaf aan fel tegen een tramverbinding door de Spaarndammerstraat te zijn.

Ook kwamen thema's als geluid, trillingen, bereikbaarheid tijdens werkzaamheden en de rol van de Spaarndammerdijk als waterkering aan bod. Ondernemers gaven aan zich zorgen te maken over langdurige werkzaamheden en tijdelijke afsluitingen, vooral bij een eventuele aanleg van tram 5.

**Ervaringen met het huidige openbaar vervoer**
Met name het bestaande busnetwerk in de Spaarndammerstraat werd genoemd als aandachtspunt. Bezoekers wezen op drukte, beperkte haltes en loopafstanden die voor bepaalde doelgroepen als groot worden ervaren. Verschillende bezoekers gaven aan dat zij de huidige situatie bij haltes en busstations en instaplocaties niet altijd als veilig ervaren, onder meer door onvoldoende verlichting, beperkt toezicht en de aanwezigheid van ongewenste personen. Bezoekers benadrukten dat sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking van nieuwe OV oplossingen.

**Proces, communicatie en participatie**
Enkele aanwezigen hadden vragen over het vervolg van de verkenning, de planning en de relatie met andere OV-projecten. Er werd ook aangegeven dat er behoefte is aan grotere, duidelijkere kaarten waarop duidelijker te zien is hoe de oplossingsrichtingen door het plangebied lopen. De projectwebsite, projectapp en nieuwsbrieven worden actief gevolgd. Meerdere bezoekers hebben zich aangemeld voor de spiegelgroep, waarbij mensen in de beoordelingsfase kunnen meedenken over de afweging van alternatieven. Tot slot is er belangstelling voor de toekomstige inloopbijeenkomsten.

### 3.3.4 Bijeenkomst belangengroepen
In december 2025 is een bijeenkomst georganiseerd waarvoor 11 belangenorganisaties zijn uitgenodigd. Belangenorganisatie Fietsersbond en reizigersorganisatie Rover hebben gebruik gemaakt van deze bijeenkomst en zijn geïnformeerd over de shortlist. Er is gesproken hoe we met behulp van het beoordelingskader keuzes hebben gemaakt en oplossingsrichtingen hebben laten afvallen. Vanuit de belangenorganisaties is met name nadruk gelegd op de toekomstbestendigheid en eventuele faseerbaarheid van de oplossingsrichtingen. Daarbij is vanuit de MIRT-verkenning toegelicht hoe toekomstbestendigheid van oplossingen wordt meegewogen. Dit gezien het financiële beoordelingskader geen ruimte biedt om de metro ondergronds door te trekken naar Amsterdam Centraal. Daarnaast is het gebruik van bestaande ProRail-sporen voor de bovengrondse metro oplossingsrichting 4A besproken. Deze optie wordt aantrekkelijk geacht voor reizigers, maar kent volgens Rover ook belangrijke aandachtspunten. Zoals de beperking van toekomstige treincapaciteit en de afhankelijkheid van andere projecten

### 3.3.5 Digitaal vragenuurtje
Ondanks het aanbieden van twee digitale spreekuren in 2025 heeft hier niemand gebruik van gemaakt.

### 3.3.6 Op maat gesprekken
Eind 2025 en begin 2026 zijn gesprekken gevoerd met circa 30 stakeholders, waaronder vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen, geloofshuizen en ondernemersverenigingen. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met besturen van tuinparken, vertegenwoordigers van buurtenplatformen, het bestuur van de bedrijfsinvesteringszones (BIZ) Spaarndammerstraat/Houthaven en met raakvlakprojecten en andere gemeentelijke initiatieven binnen het plangebied. De gesprekken dienden verschillende doelen. Zo betrof het soms een kennismaking, maar altijd het informeren over de verkenning, de planning, toelichting op de longlist en shortlist, het wijzen op de communicatiekanalen en het ophalen van belangen.

De belangrijkste punten van aandacht die zijn opgehaald uit deze ronde aan op maat gesprekken waren:

- Behoud van groen, leefbaarheid en veiligheid. In meerdere reacties is zorg geuit over de mogelijke aantasting van het Westerpark, de Spaarndammerbuurt, de Houthavens en omliggende groene verbindingen.
- Het voorkomen van extra drukte, barrièrewerking, geluidsoverlast en verminderde verkeersveiligheid, met name voor kinderen en voetgangers.
- Behoud van voldoende ruimte voor fietsers en veilige loopafstanden naar haltes en stations.
- Behoefte aan een integrale aanpak tussen de verschillende projecten in het gebied.
- Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden.
- Noodzaak voor voldoende capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het OV.

### 3.3.7 Overige participatie en communicatiemogelijkheden

Via contactformulieren, mail, app en telefoon zijn er in tientallen reacties binnengekomen.

Uit de reacties komen verschillende aandachtspunten naar voren. Inhoudelijk ligt de nadruk sterk op het (ondergronds) sluiten van de metroring door het doortrekken van de metro van Isolatorweg naar Amsterdam Centraal. Dit wordt door een groot aantal respondenten gezien als de meest logische, robuuste en toekomstbestendige oplossing. Daarbij wordt gewezen op kortere reistijden, een logischere netwerkstructuur en een betere ontsluiting van het havengebied en Amsterdam-West. Metro wordt bovendien beschouwd als noodzakelijk gezien de groei van de stad en de verwachte toename van reizigersaantallen; bus- en tramverbindingen zouden op termijn onvoldoende capaciteit bieden. Tot slot wordt het belang van een metropool als Amsterdam benadrukt, waarbij wordt verwezen naar andere Europese steden die hun stedelijke groei direct koppelen aan uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer.

Bij treinoplossingsrichtingen wordt gewezen op de negatieve gevolgen voor Noord-Holland, als er een extra treinstation Hemknoop zou worden ingepast. Over de stedelijke inpassing van station Hemknoop en de bijbehorende haltekwaliteit is een vraag binnengekomen. Hoe de contouren van het plangebied bepaald zijn? Er wordt gevraagd of en op welk moment een zienswijze kan worden ingediend, en waarom eerder toegezegde participatievormen zoals een klankbordgroep nog niet zichtbaar zijn ingericht. En er wordt een vraag gesteld over de representativiteit van de enquête shortlist, omdat de melder zich zorgen maakt over het aantal reacties. Hiermee hangt samen dat men behoefte heeft aan een transparant en navolgbaar proces, met duidelijke uitleg over de beoordelingscriteria en overwegingen die hebben geleid tot de vastgestelde shortlist of de trechtering van shortlist naar kansrijke oplossingen.

Tot slot hebben we diverse aanmeldingen voor de inloopbijeenkomst, de nieuwsbrief en de spiegelgroep (in het participatieplan als klankbordgroep benoemd) ontvangen.

## 3.4 OV-Reizigersonderzoek

In januari 2026 voerden wij een OV-reizigersonderzoek uit naar de beleving van het openbaar vervoer tussen station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Een terugkoppeling van het onderzoek is hier te vinden: Terugkoppeling resultaten OV-onderzoek. Het doel van het OV-reizigersonderzoek was om inzicht te verschaffen in het reisgedrag, de huidige OV-beleving en de ervaren barrières en verbeterpunten van bewoners en reizigers in het plangebied rondom de Van Diemenstraat en Spaarndammerstraat. Ruim 460 mensen namen de tijd om met ons in gesprek te gaan.

Het OV tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal wordt door bewoners, reizigers en werkenden overwegend als voldoende tot goed beoordeeld. Dat zit vooral in nabijheid van haltes, frequentie van busritten en de directe verbinding tussen CS en Sloterdijk. Tegelijkertijd is deze voldoende tot positieve waardering fragiel: kleine verstoringen in het OV-netwerk hebben een grote impact op de beleving. Het OV wordt daarmee ervaren als functioneel, maar niet vanzelfsprekend prettig.

Bewoners en bezoekers beginnen niet uit zichzelf over andere modaliteiten voor het OV. Ze geven wél aan dat het bestaande systeem beter moet functioneren: betrouwbaar, minder druk en ingebed in een veilige en overzichtelijke openbare ruimte.

Heldere en tijdige informatie bij verstoringen wordt daarbij gezien als essentieel onderdeel van kwaliteit. Het OV en openbare ruimte worden door gebruikers niet los van elkaar gezien. Maatregelen die zich uitsluitend richten op de modaliteit, zonder aandacht voor haltes, kruispunten en looproutes, lossen volgens bewoners en bezoekers het kernprobleem niet op.

We zien de volgende essentiële wensen die richting kunnen geven aan de keuze voor de oplossingsrichtingen:

- Betrouwbare dienstregeling (vertragingen, rituitval en wisselende aankomsttijden zorgen voor onzekerheid en reisgedrag veranderingen).
- Te allen tijde voldoende zitplekken (drukte zorgt voor een oncomfortabele reiservaring, gevoel van onveiligheid en negatieve OV-beleving).
- Veilige en overzichtelijke locatie van de halte (verkeerschaos, onoverzichtelijke kruispunten, slechte verlichting en overlast zorgen voor een negatieve beleving van het openbaar vervoer).
- Nabijheid van haltes (de nabijheid van haltes wordt als een groot voordeel ervaren, het vergroot het gemak van reizen en verkort de reistijd).
- Duidelijke en tijdige informatievoorziening (er is een grote behoefte aan duidelijke en tijdige informatie, met name bij vertraging of wanneer bussen uitvallen).

# 4. SAMENVATTING

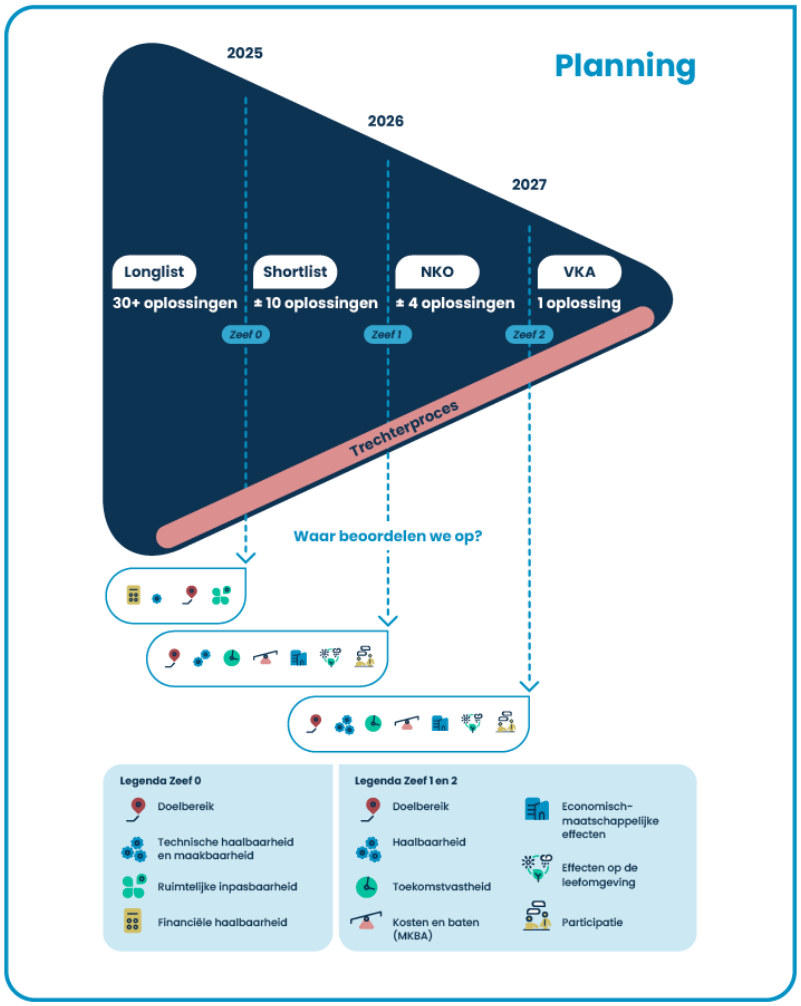
**In dit hoofdstuk komen alle opbrengsten uit het participatieproces van de Analytische fase samen. De input uit de verschillende fasen is hier gebundeld en samengevat, zodat inzicht ontstaat in de belangrijkste aandachtspunten, belangen en inzichten. De uitkomsten van dit hoofdstuk zijn opgenomen in de NKO.**

Participatie is één van de 7 aspecten waarop de oplossingsrichtingen vanuit de shortlist worden beoordeeld in zeef 1 (Figuur 4.1). Voor een volledige toelichting over de beoordelingsaspecten en het beoordelingsproces, zie de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen* hoofdstuk 5.

### KWALITATIEVE BESCHOUWING VANUIT PARTICIPATIE

De opbrengsten van de participatie zijn kwalitatief beschouwd. Het doel van participatie is het ophalen van perspectieven, zorgen, kennis en ideeën. Om recht te doen aan de inhoud en context van deze inbreng zijn reacties geanalyseerd en samengevat. Daarbij is gekeken naar terugkerende aandachtspunten, verschillende perspectieven en suggesties die relevant zijn voor de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen.

De participatieactiviteiten leveren geen representatieve steekproef van alle belanghebbenden in het plangebied op en zijn niet bedoeld als kwantitatieve peiling van voorkeuren.




*Figuur 4.1: De 7 beoordelingsaspecten van zeef 1 inclusief participatie*

## 4.1 Samenvatting algemeen

**Beleving huidig openbaar vervoer**

In het kader van de participatie zijn via straatinterviews reizigers in het gebied rond de Spaarndammerstraat en Van Diemenstraat bevraagd over het huidige OV gebruik. Dit gebied ligt midden in het plangebied en een groot aantal oplossingsrichtingen loopt door of langs het gebied. Over het algemeen wordt het OV-aanbod (busverbinding) tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum als overwegend voldoende tot goed beoordeeld. Positieve aspecten die door gebruikers worden genoemd, zijn de nabijheid van haltes, de frequentie van busritten en de directe verbinding. Tegelijkertijd wordt teruggekoppeld dat kleine verstoringen grote impact kunnen hebben op het gebruik van de reizigers, waardoor gebruikers hun aansluiting missen of te laat op hun bestemming aankomen. Dit maakt dat het openbaar vervoer weliswaar functioneel wordt geacht, maar niet vanzelfsprekend als prettig wordt ervaren.

Gebruikers benadrukken dat het systeem betrouwbaar, overzichtelijk en veilig moet zijn. Daarbij wordt het OV nadrukkelijk gezien in samenhang met de openbare ruimte: maatregelen die zich uitsluitend richten op voertuigen lossen de kernproblemen niet op. Essentiële wensen zijn betrouwbare dienstregeling, voldoende zitplekken, veilige en overzichtelijk haltes, nabijheid van haltes en tijdige informatievoorziening. Als belangrijkste knelpunten worden genoemd: vertragingen en rituitval, overvolle bussen die oncomfortabel en soms onveilig zijn (vooral voor ouderen, reizigers met

kinderwagens of bagage), onveilige of onoverzichtelijke haltes door verkeerschaos, slechte verlichting en overlast, en het ontbreken van duidelijke, tijdige informatie bij verstoringen. OV-oplossingen die deze thema's beter borgen dan de huidige buslijnen hebben de voorkeur van bewoners en reizigers.

**Overkoepelende voorkeuren voor OV**
Uit de bredere participatie in het gehele plangebied blijkt een duidelijke behoefte aan openbaar vervoer dat betrouwbaar, toegankelijk en veilig is, voldoende capaciteit biedt en goed aansluit bij de vervoersbehoefte van gebruikers. Het overgrote deel van de participanten ziet de metro, en in het bijzonder de gesloten metrolijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal, als de toekomstbestendige en robuuste vervoersoplossing voor Amsterdam. Tegelijkertijd geven reizigers aan zorgen te hebben over het mogelijk vervallen van bestaande OV-verbindingen bij de realisatie van nieuwe verbindingen. De meeste OV-reizigers waarderen de bestaande OV-lijnen omdat deze bekend zijn.

Bij de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen worden reistijd, frequentie, bereikbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid door participanten als de belangrijkste thema's beschouwd. Bewoners geven de voorkeur aan directe verbindingen met zo min mogelijk overstappen. OV-oplossingen moet logisch, overzichtelijk en direct aansluiten op dagelijkse reispatronen.

De metro wordt door participanten niet alleen als aantrekkelijk, maar ook als de meest robuuste en toekomstbestendige oplossing beschouwd, omdat deze hoge capaciteit combineert met betrouwbaarheid en minder impact heeft op straatniveau.

Bij treinoplossingsrichtingen wordt gewezen op het wisselen tussen NS- en GVB-abonnementen als een drempel, waardoor de trein als minder toegankelijk wordt beschouwd. De trein wordt vooral gezien als geschikt voor langere, regionale reizen. Voor dagelijks gebruik ervaren bewoners de bus, tram en metro als laagdrempeliger in gebruik en beter passend bij hun verplaatsingen.

Reizigers uit Amsterdam-West geven aan dat de stations Hemknoop en/of Zaanstraat vanuit hun perspectief weinig toegevoegde waarde bieden.

**Leefomgeving**
In meerdere oplossingsrichtingen wordt gewezen op het belang van rust en veiligheid in de Spaarndammerstraat, met specifieke aandacht voor voetgangers, kinderen en fietsers bij het inpassen van een tramoplossing. Ook wordt barrière werking vaak genoemd als negatief gevolg van een OV-oplossing.

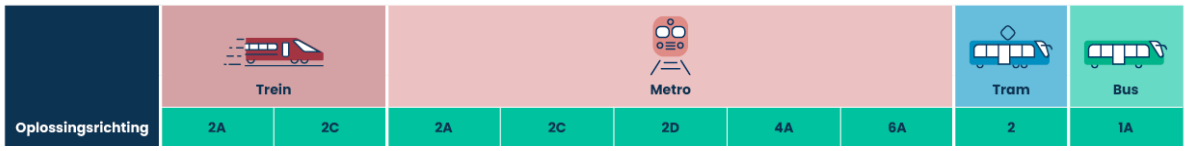
Het behoud van groen staat centraal. Bewoners spreken zich uit tegen aantasting van sportterreinen, volkstuinen en overige groenvoorzieningen, met name het Westerpark en Houthavenpark. Daarnaast worden de Spaarndammerstraat en Van Diemenstraat nu als relatief rustige straten beschouwd waarvan het behoud belangrijk is voor omwonenden. Veiligheid van voetgangers, kinderen en fietsers krijgt nadrukkelijk aandacht, vooral bij bus- of tramoplossingen.

Daarbij is een duidelijk onderscheid zichtbaar tussen het perspectief van reizigers en dat van bewoners. Waar reizigers vooral waarde hechten aan reistijd, betrouwbaarheid en directe verbindingen, leggen bewoners sterker de nadruk op leefbaarheid, veiligheid en de impact van infrastructuur op de directe woonomgeving.

## 4.2 Samenvatting per oplossingsrichting

Op basis van de 9 overgebleven oplossingsrichtingen is opgehaald wat bewoners, reizigers, respondenten en andere stakeholders belangrijk vinden en welke zorgen er zijn. De participatie heeft

o.a. inzichten opgeleverd over bereikbaarheid, overstapgemak, leefomgeving, veiligheid en toekomstbestendigheid van de verschillende oplossingen.




*Figuur 4.2: Modaliteiten en oplossingsrichtingen shortlist*

**TREIN 2A** behoort op basis van de online enquête tot de hoger gewaardeerde oplossingsrichting onder respondenten. Over het algemeen wordt deze oplossingsrichting positief beoordeeld, met name door de toevoeging van station Hemknoop en de mogelijkheid om daar over te stappen op de tram. Hierbij merken respondenten op dat deze oplossing in beperkte mate bijdraagt aan nieuwe of snellere verbindingen voor reizigers buiten het plangebied. Daarnaast wordt de rol van de bus binnen deze oplossingsrichting als relatief beperkt en minder onderscheidend ervaren.

Het (her)gebruik van bestaande spoorinfrastructuur wordt door respondenten gewaardeerd, omdat dit binnen de stad Amsterdam vrijwel geen extra ruimtebeslag vereist. Tegelijkertijd worden zorgen geuit over mogelijke beperkingen voor toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van het OV-netwerk, met name met het oog op de aanleg van een eventuele metrolijn.

Ook het behoud van rust en veiligheid in de Spaarndammerstraat wordt door stakeholders benoemd, met nadrukkelijke aandacht voor voetgangers, kinderen en fietsers bij het inpassen van een tramoplossing.

Verder geven meerdere respondenten aan dat zij de trein over het algemeen minder zien als een lokale OV-oplossing en deze vooral associëren met langere afstanden. In dat verband wordt ook opgemerkt dat reizigers vanuit Amsterdam West verwachten niet over te stappen op Hemknoop, maar hun reis eerder zullen vervolgen richting Amsterdam Centraal. Daardoor levert de extra treinstop voor hen naar verwachting weinig of geen tijdwinst op.

Tot slot wordt opgemerkt dat reizigers met een GVB-abonnement niet automatisch met de trein kunnen reizen. Het moeten wisselen tussen GVB- en NS-abonnementen wordt door sommige respondenten gezien als een drempel en maakt de oplossingsrichting daardoor minder laagdrempelig in vergelijking met oplossingsrichtingen die volledig binnen het GVB-netwerk vallen, zoals de metro, tram en bus.

**TREIN 2C** komt in de online enquête naar voren als een matig gewaardeerde oplossingsrichting onder respondenten. De vervoerswaarde van deze oplossingsrichting wordt door respondenten over het algemeen als positief ingeschat. Met name de sneltramverbinding binnen deze oplossingsrichting wordt door respondenten aantrekkelijker gevonden dan de bus en draagt volgens hen bij aan een hogere OV-waarde van de oplossingsrichting. In vergelijking met Trein 2A wordt de OV-vervoerwaarde door sommigen daarom positiever beoordeeld. Daarbij wordt echter wel de vraag gesteld in hoeverre een sneltram kan worden ingepast in het huidige straatprofiel van de Van Diemenstraat; met name op dit specifieke gedeelte wordt veel aandacht voor de haalbaarheid van een sneltram gevraagd.

Het (her)gebruik van bestaande spoorinfrastructuur wordt door participanten zowel positief als kritisch beoordeeld. Als voordeel wordt genoemd dat deze oplossing minder ruimtebeslag vraagt binnen de stad Amsterdam. Tegelijkertijd worden zorgen geuit over mogelijke beperkingen voor toekomstige

uitbreidingsmogelijkheden van het OV-netwerk, in het bijzonder met het oog op de aanleg van een eventuele metrolijn.

Daarnaast komt, net als bij andere oplossingsrichtingen, het behoud van rust en veiligheid in de Spaarndammerstraat nadrukkelijk naar voren als aandachtspunt. Met name bij het inpassen van een tramoplossing wordt gewezen op de belangen van voetgangers, kinderen en fietsers.

Tot slot geldt ook voor deze treinoplossingsrichting dat reizigers met een GVB-abonnement niet automatisch met de trein kunnen reizen. Het wisselen tussen GVB- en NS-abonnementen wordt door sommige respondenten als een drempel ervaren, wat de laagdrempeligheid van deze oplossingsrichting vermindert.

**METRO 2A** wordt binnen de metro oplossingsrichting duidelijk positief gewaardeerd en eindigt in de enquête op de tweede plaats onder respondenten. De oplossingsrichting wordt als een sterke OV-oplossing gezien, waarbij de metroverbinding bijdraagt aan een robuuste en toekomstbestendige ontsluiting van het gebied.

Wel wordt opgemerkt dat het niet doortrekken van de tramlijn tot station Hemknoop, en niet verder richting de Houthavens, door respondenten wordt gezien als een gemiste kans. Een verdere doortrekking zou volgens hen kunnen bijdragen aan een meer volledige ontsluiting van het gebied en een betere samenhang in het OV-netwerk.

**METRO 2C** stuit vanuit de respondenten op zorgen over een mogelijke toename van drukte en de gevolgen daarvan voor de Spaarndammerstraat en het Houthavenpark. Vanuit de respondenten wordt aangegeven dat drukte en veiligheid belangrijke aandachtspunten zijn; de buurt moet een rustige leefomgeving blijven, ook voor kinderen, fietsers en voetgangers. Deze zorgen spelen met name bij de verwachting dat er extra bussen door de Spaarndammerstraat gaan rijden.

Daarnaast wordt de combinatie van een verlengde metro in samenhang met het trein- en metrostation Hemknoop door respondenten niet als positief beoordeeld. Bewoners geven aan dat de samenkomst van vervoersstromen naar verwachting zal leiden tot meer overlast voor de omliggende straten.

Ook hier geldt dat voor deze treinoplossingsrichting reizigers met een GVB-abonnement niet automatisch met de trein kunnen reizen. Het wisselen tussen GVB- en NS-abonnementen wordt door sommige respondenten als een drempel ervaren, wat de laagdrempeligheid van deze oplossingsrichting vermindert.

**METRO 2D** wordt vanuit participatie positief beoordeeld, met name vanwege het doortrekken van de tram tot station Hemknoop. Dit wordt gezien als een comfortabele oplossing die een snelle en logisch overstap tussen metro en tram mogelijk maakt.

Tegelijkertijd worden zorgen geuit over mogelijke drukke verbindingen bij de Spaarndammerstraat. Respondenten benadrukken dat drukte en veiligheid belangrijke aandachtspunten zijn. Zij wensen een rustige leefomgeving voor kinderen, fietsers en voetgangers. Deze aandachtspunten gelden met name voor de twee tramlijnen door de Spaarndammerstraat, maar spelen volgens bewoners ook bij de bus, bijvoorbeeld in de buurt van het Houthavenpark.

**METRO 4A** komt uit de enquête duidelijk naar voren als de favoriete oplossingsrichting. De metro wordt gewaardeerd omdat het de enige oplossingsrichting is die een directe metroverbinding met Amsterdam Centraal realiseert. Het voordeel dat overstappen binnen het plangebied niet nodig is, wordt door reizigers zowel binnen als buiten het plangebied als zeer belangrijk beschouwd.

Tegelijkertijd worden de overstap en oriëntatie vanaf spoor 1 en 2 op Centraal Station benoemd als aandachtpunt, waarbij het belang van duidelijke en herkenbare informatievoorziening wordt benadrukt.

Uit de participatie blijkt een spanningsveld tussen tram- en metrovoorkeuren, dat met name naar voren komt bij oplossingen waarbij de tram door de Spaarndammerstraat rijdt. Deze zorg wordt regelmatig genoemd. Zo is er tijdens de inloopavond in januari 2026 benadrukt dat de Spaarndammerstraat met deze oplossingsrichting beter kan worden ontlast via een metrostation bij Nassauplein. Bewoners geven aan liever geen tram door de Spaarndammerstraat te willen vanwege veiligheid en leefbaarheid, terwijl belanghebbenden in de Houthavens juist een sterke behoefte aan een tramverbinding richting dat gebied signaleren.

Daarentegen wordt een metrostation bij de Zaanstraat positief gewaardeerd door bewoners van omliggende wijken, zoals de Spaarndammerbuurt en de Staatsliedenbuurt. Dit kan naar verwachting de weerstand tegen een tram door de Spaarndammerstraat aanzienlijk verminderen.

Daarnaast is vanuit de participatie aangegeven dat het prima is dat de metro een deel van de bestaande treinsporen gebruikt, maar dat bij verlenging van de metro het Westerpark moet worden ontzien. Er is brede steun voor een verbinding richting Centraal Station, op voorwaarde dat het groen in het Westerpark behouden blijft. Een groot deel van de participanten is uitgesproken tegen aantasting van het groen en hecht groot belang van het behoud hiervan.

**METRO 6A** kent vanuit participatie enkele duidelijke aandachtspunten. Zo wordt opgemerkt dat de tram niet doorloopt tot station Hemknoop. Daarnaast benadrukken respondenten het belang van een goed gepositioneerde halte van tram 5 bij de Zaanstraat en het Nassauplein, waarbij met name wordt gewezen op het belang van een prettige en goed functionerende overstap richting metrostation Zaanstraat.

Een tram door de Spaarndammerstraat wordt door bewoners als problematisch ervaren vanwege veiligheid en leefbaarheid. Daarentegen wordt een metrostation bij de Zaanstraat positief gewaardeerd door bewoners van omliggende wijken, zoals de Spaarndammerbuurt en de Staatsliedenbuurt. Dit kan naar verwachting de weerstand tegen een tram door de Spaarndammerstraat aanzienlijk verminderen.

Daarnaast wordt nadrukkelijk aandacht gevaagd voor de impact van deze oplossingsrichting op het groen van het Westerpark. De participanten spreken zich duidelijk uit tegen aantasting van het groen en hecht groot belang van het behoud hiervan.

**TRAM 2** kent vanuit de participanten meerdere duidelijke aandachtspunten. Zo wordt zorg geuit over de groenstrook langs het Houthavenpark. Bewoners uit de Houthavens geven aan dat er mogelijk onvoldoende ruimte is voor de aanleg van een sneltram en maken zich daarbij zorgen over de barrièrewerking die deze kan hebben voor het gebied. Daarnaast is aandacht gevraagd voor de grote fietsstromen in de Spaarndammerstraat.

Vanuit de participanten is er vooral behoefte geuit aan betrouwbare en snelle vervoersopties, waarbij de tram- en busverbindingen door hen minder aantrekkelijk worden ervaren in vergelijking met andere oplossingsrichtingen.

Specifiek op het tracé door de Spaarndammerstraat wordt nadrukkelijk gewezen op de barrièrewerking van een sneltram (oplossingsrichting Haarlemmer Houttuinen) en de gevolgen hiervan op veiligheid en leefbaarheid. Vanuit de participanten wordt dit als onwenselijk en problematisch beschouwd.

**BUS 1A** kent vanuit de participanten vergelijkbare aandachtpunten als bij Tram 2. Zo wordt de groenstrook langs het Houthavenpark als kwetsbaar beschouwd, waarbij bewoners uit de Houthavens aangeven aan dat er mogelijk onvoldoende ruimte is voor een snelbus en zij zich zorgen maken over mogelijke barrièrewerking. Daarnaast dient er rekening mee gehouden te worden met de fietsers in de Spaarndammerstraat.

In de participatie geven veel mensen aan dat zij de bus vooral zien als een ondersteunende voorziening binnen het openbaar vervoer, en minder als een volwaardige hoofdverbinding. Tegelijkertijd worden de flexibiliteit, snelle inzetbaarheid en lagere kosten van de bus als voordelen genoemd. Er zijn ook zorgen gedeeld over het comfort, de bepekte capaciteit en de betrouwbaarheid van de bus, vooral vanwege mogelijke vertragingen in drukke straten. Tot slot merken mensen op dat de route tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk nu al veel busverkeer kent, waardoor de toevoegingen van een extra snelbus sommige respondenten als minder wenselijk wordt gezien.

**De MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum is een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.**




Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat