Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MIRT-verkenning
OV-verbinding
Sloterdijk –
Amsterdam centrum

augustus 2026



MIRT-verkenning
OV-verbinding Sloterdijk -
Amsterdam centrum

Samenvatting

De stad Amsterdam tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum groeit snel. Een belangrijk onderdeel van die groei is de ontwikkeling van Haven-Stad, waar een hoogstedelijk, leefbaar, en duurzaam woon- en werkgebied met lage parkeernorm wordt ingericht. De bestaande OV-netwerken (nationaal en lokaal/regionaal) staan momenteel al onder druk en dit zal in de toekomst alleen maar erger worden. Volle bussen, trams, treinen en metro's en de toenemende onbetrouwbaarheid zijn daarvan het gevolg. Om dit gebied goed bereikbaar te houden, is een forse uitbreiding van het OV-netwerk noodzakelijk.



Daarom onderzoeken we in de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA) de mogelijkheden voor nieuwe OV-verbindingen in het gebied tussen station Sloterdijk en het centrum van Amsterdam. De projectdoelstelling is om te komen tot één voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). We geven hiermee invulling aan een eerste stap van de noodzakelijke schaalsprong van het OV in stad en regio.

Van longlist naar alternatieven

In de 'Analytische fase' van deze MIRT-verkenning is een groot aantal mogelijke OV-oplossingen (de zogeheten 'longlist') onderzocht en teruggebracht tot een 'shortlist' van 9 oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen hebben we verder

uitgewerkt en in meer detail onderzocht. In de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)* is onderzocht welke oplossingsrichtingen daadwerkelijk kansrijk zijn. Dit heeft geleid tot 4 kansrijke oplossingsrichtingen.

Daarna is de stap gezet naar alternatieven. De 4 alternatieven zijn gebaseerd op de kansrijke oplossingsrichtingen en geven invulling aan de doelstelling van de MIRT-verkenning. We hebben daarbij de volgende principes gebruikt:

- De hoofdmodaliteiten uit de kansrijke oplossingsrichtingen komen terug als hoofdmodaliteit in de alternatieven;
- Waar dat kan, optimaliseren we de alternatieven aan de hand van de inzichten uit de eerdere beoordelingen van zeef 0 en zeef 1;
- We stellen onderscheidende alternatieven samen, zodat niet meermaals vanuit dezelfde invalshoek wordt onderzocht. Hierdoor ontstaan alternatieven waarmee we de 'hoeken van het speelveld' onderzoeken in het plan-MER.

De mer-procedure en de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

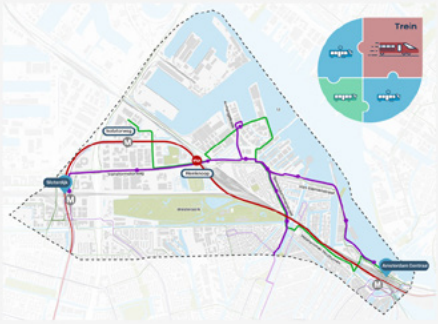
In voorliggende concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) staan de alternatieven beschreven die in het milieueffectrapport (plan-MER) onderzocht worden. Ook staat in de concept-NRD beschreven welke milieuaspecten relevant zijn (de reikwijdte) en hoe gedetailleerd de verschillende milieueffecten worden onderzocht (het detailniveau). De concept-NRD vormt de eerste stap in de mer-procedure.

Bij de (plan) milieueffectrapportage zijn er 3 verschillende rollen: de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de adviseurs. De initiatiefnemers voor het project OVSA zijn: de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In het kader van de plan-mer-procedure voor de MIRT-verkenning OVSA trekken de bevoegde gezagen (gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gezamenlijk op. De gemeente Amsterdam is coördinerend bevoegd gezag. De verkenning wordt afgesloten met een voorkeursbeslissing als bedoeld in artikel 5.49 van de Omgevingswet. De voorkeursbeslissing kan worden vastgesteld door de staatssecretaris van IenW en/of de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam. Dit is afhankelijk van het voorkeursalternatief dat wordt opgenomen in de voorkeursbeslissing.



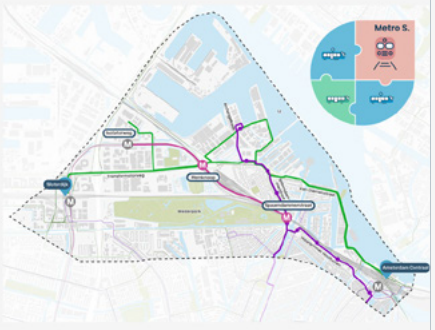
Wat zijn de 4 alternatieven?

Alternatief Trein



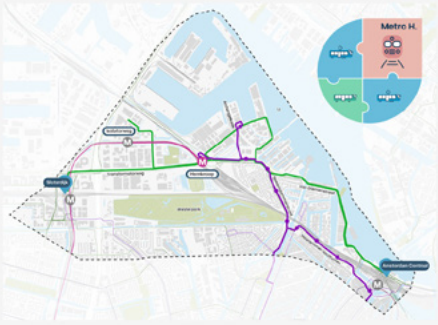
Het alternatief trein bevat een treinstation Hemknoop in de bestaande treinverbinding én een tram via station Hemknoop tussen stations Centraal en Sloterdijk. Een sprinter verbindt het treinstation met Amsterdam Centraal en Sloterdijk. De huidige tramlijn vanaf de binnenring wordt verlengd naar Minervahaven en waarschijnlijk verbindt een buslijn de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek met Amsterdam Centraal en Hemknoop.

Alternatief Metro Spaarndammerstraat



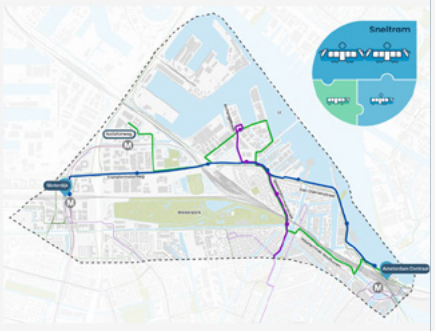
Het alternatief metro Spaarndammerstraat bevat een bovengrondse verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg via station Hemknoop naar station Spaarndammerstraat. Een verlenging van het tramnetwerk bij Amsterdam Centraal naar station Spaarndammerstraat én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. Daarnaast waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Alternatief Metro Hemknoop



Het alternatief metro Hemknoop bevat een bovengrondse verlenging van de metro vanaf station Isolatorweg naar station Hemknoop, een verlenging van het tramnetwerk vanaf station Centraal naar station Hemknoop én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. En waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Alternatief Sneltram



Het alternatief sneltram bevat een sneltram tussen stations Centraal en Sloterdijk én een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. Daarnaast waarschijnlijk een buslijn die de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek met Amsterdam Centraal verbindt.

Van concept naar definitieve NRD

In deze concept-NRD zijn mogelijke optimalisaties opgenomen. Op basis van het vervolgonderzoek bepalen we welke van deze optimalisaties in de alternatieven worden opgenomen. Er worden geen nieuwe optimalisaties toegevoegd in de vorm van een nieuw tracé door een andere straat. In de definitieve NRD geven we aan welke optimalisatie in welk alternatief een plek krijgt. Vervolgens wordt de NRD door het bevoegd gezag vastgesteld.

Wat gebeurt er na de NRD?

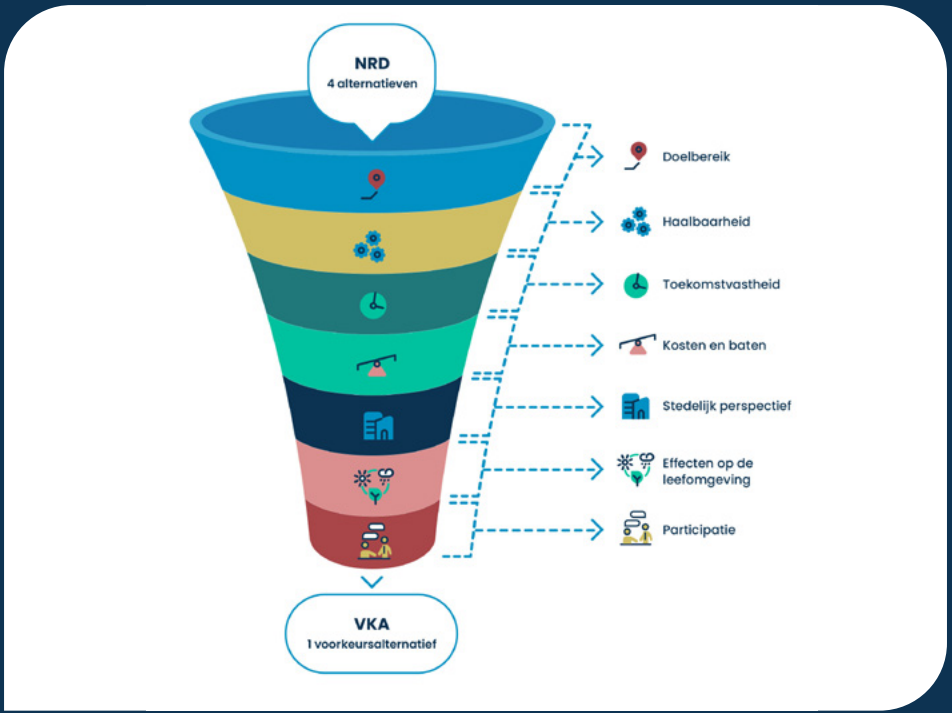
We staan nu aan het begin van de Beoordelingsfase. In deze fase werken we alle alternatieven uit en maken we inpassingsontwerpen. Vervolgens worden de alternatieven beoordeeld aan de hand van het integrale/brede beoordelingskader.

De effecten op de leefomgeving worden in het milieueffectrapport (plan-MER) in beeld gebracht en beoordeeld. De NRD beschrijft daarbij welke milieuaspecten worden onderzocht en op welk detailniveau. Het gaat zowel om effecten in de eindsituatie/gebruiksfase als de bouw- en aanlegfase. We beoordelen de alternatieven in de gebruiksfase op:

- Verkeer;
- Gezondheid;
- Veiligheid;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Natuur;
- Bodem en water;
- Klimaatbestendigheid;
- Duurzaamheid.

We beoordelen de alternatieven in de aanlegfase op:

- Tijdelijke effecten op verkeer;
- Tijdelijke effecten op gezondheid;
- Tijdelijke effecten op natuur.



Figuur 0.1 Integraal beoordelingskader

De uitkomsten van het plan-MER vormen, samen met de andere informatie in de verkenning, de input voor een integrale beoordeling van de alternatieven. Op basis van deze integrale beoordeling en de bestuurlijke afweging van alle belangen, stellen de bestuurders het voorkeursalternatief vast. De alternatieven zijn samengesteld uit verschillende onderdelen. Het voorkeursalternatief kan één van de in deze NRD opgenomen alternatieven zijn of worden samengesteld uit de onderdelen van de alternatieven. Denk bijvoorbeeld aan een voorkeursalternatief waarin een treinstation Hemknoop wordt gecombineerd met een sneltram en een reguliere tram. Nadat de voorkeursbeslissing bestuurlijk is vastgesteld, is de MIRT-verkenning afgerond en start, zodra er zicht is op financiering, de MIRT-planning- en studiefase.

Inhoud

1 **Inleiding** 7

1.1 Aanleiding 8
1.2 Procedure MIRT-verkenning 10
1.3 Initiatiefnemer, bevoegd gezag en te nemen besluit 12
1.4 Mer-plicht 13
1.5 Leeswijzer 13

2 **Achtergrond van deze MIRT-verkenning** 14

2.1 Voorgeschiedenis 14
2.2 Nut en noodzaak van het project 16
2.3 Doelstelling 20

3 **Participatie en inspraak** 21

3.1 Participatie tijdens de MIRT-verkenning 21
3.2 Inspraak tijdens mer-procedure 22

4 **Alternatieven** 23

4.1 Hoe zijn we tot alternatieven gekomen? 23
4.2 Alternatief Trein 27
4.3 Alternatief Metro Hemknoop 28
4.4 Alternatief Metro Spaarndammerstraat 29
4.5 Alternatief Sneltram 30
4.6 Vervolg, nader te onderzoeken optimalisaties 31

5 **Reikwijdte en detailniveau van het MER** 39

5.1 Plan- en studiegebied 39
5.2 Wet- en regelgeving en beleid 40
5.3 Referentiesituatie en raakvlakprojecten 40
5.4 Beoordeling alternatieven 42
5.5 Beoordelingsmethodiek 45

6 **Vervolgproces** 46

6.1 Inspraak NRD 46
6.2 Vervolgproces MIRT-verkenning 47

Bijlage 1 - Verklarende woordenlijst 48

Bijlage 2 - Beleidskaders 52

Bijlage 3 - Notitie kansrijke oplossingsrichtingen 55



1. Inleiding

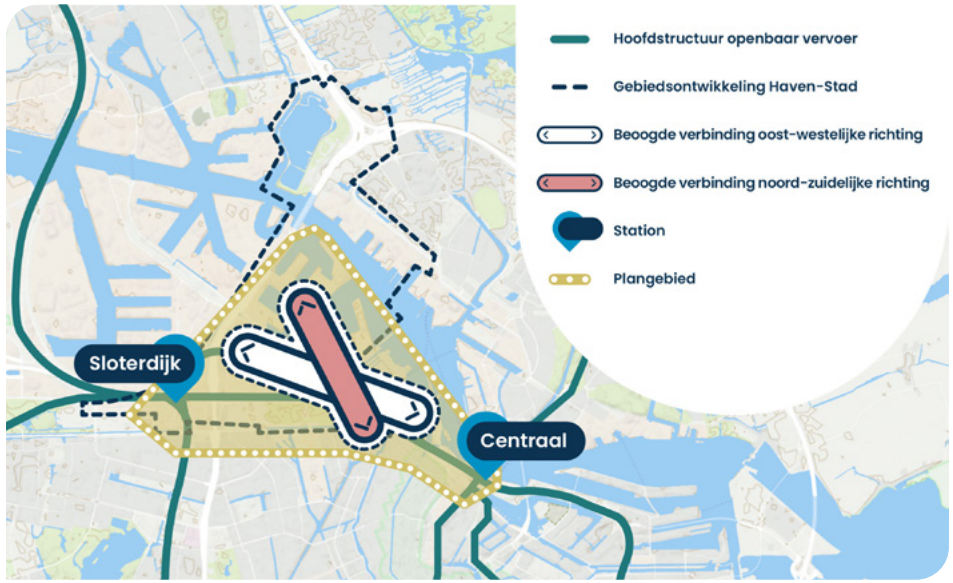
In dit hoofdstuk schetsen we het kader waarbinnen het project OVSA en het milieueffectonderzoek plaatsvinden. Dit document is de conceptversie van de *notitie reikwijdte en detailniveau* (NRD) en vormt de basis voor het opstellen van het milieueffectrapport (MER).

In de NRD wordt aangegeven welke alternatieven worden onderzocht en welke milieuaspecten relevant zijn (de reikwijdte). Ook wordt beschreven hoe gedetailleerd de verschillende milieueffecten worden onderzocht (het detailniveau). De concept-NRD wordt ter inzage gelegd. De terinzagelegging start met de publicatie van de Kennisgeving van de concept-NRD, waarmee de mer-procedure formeel van start gaat.

Eerst beschrijven we de aanleiding voor de verkenning (paragraaf 1.1). Vanwege de opgave volgt het project de MIRT-systematiek. Paragraaf 1.2 beschrijft de MIRT-systematiek, hoe de MIRT-verkenning in het algemeen werkt en legt uit in welke fase van de MIRT-verkenning het project zich nu bevindt. Vervolgens gaan we in op de mer-procedure (paragraaf 1.3) en lichten we de mer-plicht van deze verkenning toe (paragraaf 1.4). Tot slot volgt een korte toelichting op de opbouw van dit document (paragraaf 1.5).

1.1 Aanleiding

In de Nationale Omgevingsvisie zijn er locaties aangewezen voor de ontwikkeling van woningbouw en grootschalige verstedelijking om het landelijke woningtekort op te lossen. Haven-Stad is één van die locaties[1]. Ook in de Omgevingsvisie Amsterdam is Haven-Stad als belangrijk ontwikkelgebied benoemd. Het Integraal Raamwerk Haven-Stad geeft vervolgens richting aan deze gebiedsontwikkeling. Door dit gebied te transformeren naar een autoluw, hoogstedelijk, gemengd gebied wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de groei van woningen en arbeidsplaatsen. In dit deel van de stad komen tot 70.000 woningen en tot 58.000 nieuwe arbeidsplaatsen. In Figuur 1.1 is Haven-Stad aangegeven met een zwarte stippellijn. Het deel van Haven-Stad dat ten zuiden van het IJ ligt, noemen we Haven-Stad Zuid. Dit valt in het plangebied van de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA). Het plangebied is aangegeven met het gele vlak.



Figuur 1.1 Plangebied MIRT-verkenning en de gebiedsontwikkeling Haven-Stad

Om Haven-Stad te transformeren tot een hoogstedelijk ingericht woon- en werkgebied, en om de stad en regio in de toekomst voor iedereen leefbaar en bereikbaar te houden, zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk. Zoals beheersing van autoverkeer, stimulans van gebruik van actieve fiets- en voetgangersvervoerstromen en een schaalsprong van het OV-systeem aan de noordwestkant van Amsterdam.

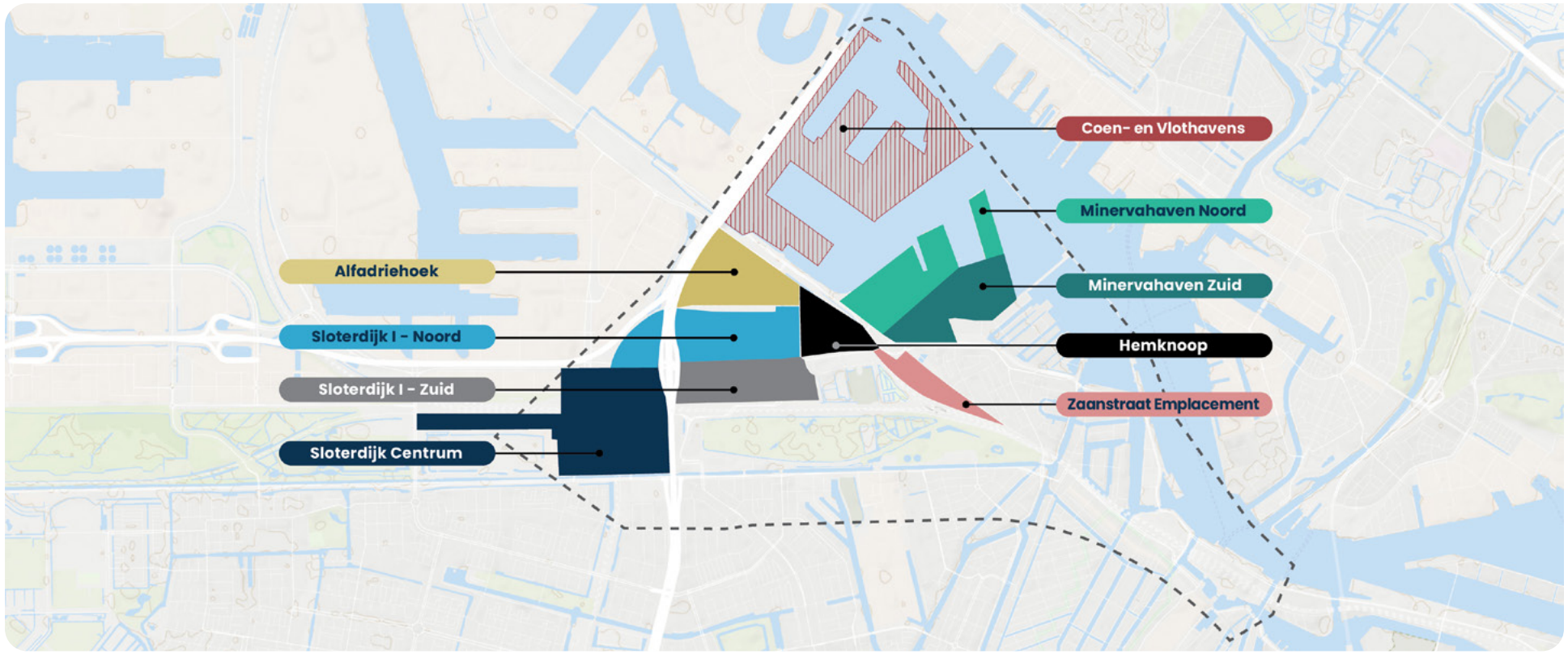
De bestaande OV-netwerken (nationaal en lokaal/regionaal) staan momenteel al onder druk en dit zal in de toekomst alleen maar toenemen. Volle treinen, metro's, trams en bussen en toenemende onbetrouwbaarheid zijn daarvan het gevolg. Ook komen er steeds meer reizigers bij. Het is daarom belangrijk dat het OV meegroeit met de ontwikkeling van het gebied Haven-Stad en goede kwaliteit krijgt en houdt. Dit vraagt om een integrale aanpak om dit deel van de stad goed te verbinden met de rest van Amsterdam en het land. In de MIRT-verkenning onderzoeken we wat er nodig is aan OV en waar de nieuwe verbindingen het beste kunnen komen.



1 Zie https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/grootschalige-woningbouwgebieden

Plangebied

Binnen de MIRT-verkenning zoeken we naar nieuwe OV-verbindingen in het gebied van station Amsterdam Sloterdijk (hierna aangeduid als Sloterdijk) tot Amsterdam centrum[2]. Het plangebied omvat Haven-Stad Zuid (tot aan Amsterdam-West en de binnenstad, inclusief de tussenliggende wijken zoals de Spaarndammerbuurt en de Houthavens). In Figuur 1.2 is het plangebied met de deelgebieden van Haven-Stad Zuid die onderdeel zijn van de eerste fase, in kleur weergegeven. De ontwikkeling van deelgebied Coen- en Vlothaven start pas na de eerste fase en is daarom gearceerd weergegeven.



Figuur 1.2 Plangebied MIRT-verkenning en gebiedsontwikkeling Haven-Stad Zuid

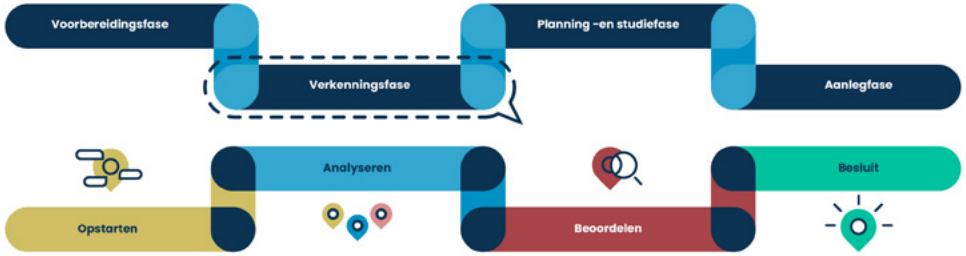
2 Met centrum bedoelen we zowel station Amsterdam Centraal (hierna aangeduid als Centraal) als het westelijk deel van de historische binnenstad.

1.2 Procedure MIRT-verkenning

MIRT-systematiek in het kort

Het project maakt gebruik van de MIRT-systematiek. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het is een gebruikelijke werkwijze voor projecten en programma's die de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevorderen. Een project of programma dat de MIRT-systematiek volgt kent 4 onderdelen (bovenste lijn in Figuur 1.3):

1. Voorbereidingsfase
2. Verkenningsfase
3. Planning- en studiefase
4. Aanlegfase, gevolgd door de overdracht voor beheer.



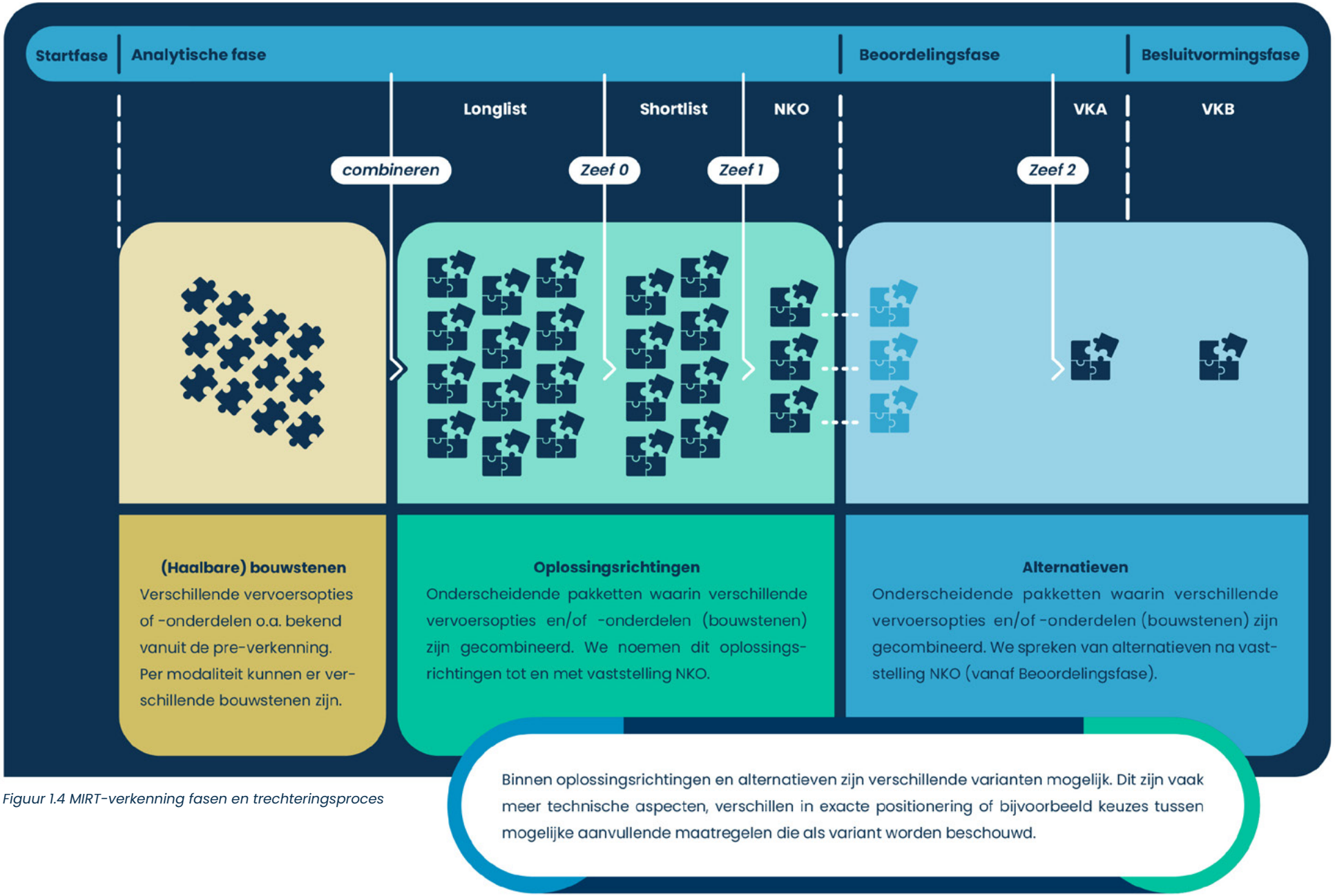
Figuur 1.3 Fasen in MIRT-systematiek

Hoe werkt de MIRT-verkenning?

OVSA bevindt zich nu in de verkenningsfase (Figuur 1.3). Een verkenning bestaat uit 4 fasen (onderste lijn in Figuur 1.3 en Figuur 1.4):

1. In de Startfase wordt de verkenningsfase opgestart. In deze fase is de projectorganisatie opgestart.
2. Aan het begin van de Analytische fase is een Kennisgeving Voornemen en Participatie gepubliceerd om aan te kondigen wat we gaan doen. Een *kennisgeving voornemen en participatie* is een officiële aankondiging waarmee een overheid laat weten dat zij van plan is een onderzoek of project te starten, en dat inwoners, organisaties en andere betrokkenen kunnen meedenken. Daarnaast zijn mogelijke oplossingsrichtingen samengesteld, onderzocht en beoordeeld. Deze oplossingsrichtingen stonden op een lange lijst, de longlist. De oplossingsrichtingen op de longlist zijn globaal beoordeeld, waarna oplossingsrichtingen zijn afgevallen (zeef 0). De overblijvende oplossingsrichtingen zijn verder uitgewerkt en verdiepend onderzocht. Op basis daarvan vond een tweede beoordeling (zeef 1) plaats, waarbij opnieuw een selectie is gemaakt. Het resultaat zijn de kansrijke oplossingsrichtingen, die vervolgens zijn uitgewerkt tot alternatieven.
3. In de Beoordelingsfase gaan we deze alternatieven uitwerken en onderzoeken we de effecten. In deze fase wordt ook de mer-procedure doorlopen. De voorliggende NRD is een eerste stap in deze mer-procedure. We stellen op basis van de NRD een milieueffectrapport (plan-MER) op. En daarnaast een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en een businesscase. Het plan-MER brengt de effecten op de leefomgeving in beeld voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. In zeef 2 gebruiken we de milieuinformatie, samen met de beoordeling op overige aspecten, om toe te werken naar het *voorkeursalternatief* (VKA). De uitkomsten nemen we op in het Verkenningenrapport.
4. In de laatste fase van de MIRT-verkenning, de Besluitvormingsfase, stellen de bestuurders een voorkeursalternatief vast. Ook stellen ze de *voorkeursbeslissing* (VKB) op basis van de Omgevingswet vast, waarvan het voorkeursalternatief onderdeel uitmaakt.





Figuur 1.4 MIRT-verkenning fasen en trechteringsproces



1.3 Initiatiefnemer, bevoegd gezag en te nemen besluit

Bij de (plan) milieueffectrapportage zijn er 3 verschillende rollen: de initiatiefnemer, het bevoegd gezag en de adviseurs. De initiatiefnemers voor het project OVSA zijn: de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In het kader van de plan-mer-procedure voor de MIRT-verkenning OVSA trekken de bevoegde gezagen (gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gezamenlijk op. De verkenning wordt afgesloten met een voorkeursbeslissing als bedoeld in artikel 5.49 van de Omgevingswet. De voorkeursbeslissing kan worden vastgesteld door de staatssecretaris van IenW en/of de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam. Dit is afhankelijk van het voorkeursalternatief dat wordt opgenomen in de voorkeursbeslissing. De gemeente Amsterdam draagt als coördinerend bevoegd gezag zorg voor de inspraakprocedures.

De initiatiefnemer laat zich adviseren door de volgende projectpartners: de programmaorganisatie Haven-Stad, ProRail, de Nederlandse Spoorwegen (NS), stadsvervoerder GVB en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Daarnaast zijn er diverse wettelijke adviseurs die adviseren over de inhoud van het plan-MER. Belangrijk daarbij is de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). Over de concept-NRD vraagt het bevoegd gezag vrijwillig advies aan de Commissie mer. Hierdoor wordt de onderzoeksopzet van het MER vanaf de start zorgvuldig afgebakend. Een onafhankelijk advies in deze fase draagt bij aan een goed onderbouwde onderzoeksopzet en helpt om relevante milieuaspecten en alternatieven op een transparante wijze in beeld te brengen. Het plan-MER wordt (wettelijk verplicht) getoetst door de Commissie mer.

1.4 Mer-plicht

Het doel van een milieueffectrapportage is om milieugevolgen, volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming. Voor besluitvorming over projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit hoofdstuk 16 van de Omgevingswet en Bijlage V van het Omgevingsbesluit volgt om welke plannen, programma's en vergunningen het gaat.

De voorkeursbeslissing is plan-mer-plichtig vanwege mogelijke kaderstelling voor project J2 "Spoorwegen" en project J3 "Tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en gelijksoortige bijzondere constructies". Een plan-MER kan ook nodig zijn als blijkt dat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een passende beoordeling moeten worden beschreven (artikel 16.36 eerste lid van de Omgevingswet). Een andere reden om de mer-procedure te doorlopen is om te zorgen voor een zorgvuldige besluitvormingsprocedure.

Het vragen van advies over de reikwijdte en het detailniveau van een plan-MER bij de landelijke, onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) is niet verplicht. Toch kiezen we ervoor dit wél te doen, omdat dit bijdraagt aan zorgvuldige en transparante besluitvorming. De concept-NRD wordt verder ter advisering voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en wordt ter inzage gelegd, zodat iedereen die dat wil op de concept-NRD kan reageren.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de voorgeschiedenis van deze MIRT-verkenning. Aansluitend worden de problemen en de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid, veiligheid en capaciteit van het OV in en om het plangebied beschreven. Ook komen in hoofdstuk 2 de doelstellingen van de MIRT-verkenning aan de orde. Hoofdstuk 3 schetst op welke wijze participatie binnen het project een plaats krijgt. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in het proces dat is doorlopen om van kansrijke oplossingsrichtingen tot alternatieven te komen. En de alternatieven en optimalisaties die in het MER worden onderzocht, zijn in dit hoofdstuk nader beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER: welke aspecten worden in het MER meegenomen en op welke wijze worden ze onderzocht. Ook gaat het hoofdstuk in op het studie- en plangebied en geeft het een korte toelichting op de wijze van beoordelen. Tot slot schetst hoofdstuk 6 de vervolgstappen in de mer-procedure van de MIRT-verkenning na de publicatie van deze concept-NRD.



2. Achtergrond van deze MIRT-verkenning

In dit hoofdstuk schetsen we de probleemstelling en doelstellingen van het project. Eerst beschrijven we de relevante voorgeschiedenis (paragraaf 2.1). Vervolgens gaan we in op de nut en noodzaak van het project OVSA (paragraaf 2.2). Tot slot lichten we het doel van de MIRT-verkenning toe (paragraaf 2.3).



2.1 Voorgeschiedenis

MIRT-onderzoek

De MIRT-verkenning kent een lange voorgeschiedenis. In 2017 is al gestart met de eerste onderzoeken (MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol Hoofddorp, ook wel ZWASH) om verschillende bereikbaarheidsaspecten te onderzoeken. Dit gebeurde onder de vlag van het rijks-/regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Vanuit ZWASH is geconcludeerd dat er zowel in het openbaar vervoer als op de weg maatregelen nodig zijn om alle knelpunten op te lossen.

Parallel aan het MIRT-onderzoek ZWASH vond het project MASH plaats (2018-2020). MASH staat voor toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp. Het betrof een onderzoek naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp in combinatie met het sluiten van de metroringlijn naar Amsterdam Centraal als toekomstvaste oplossing voor de problematiek op station Schiphol en de bereikbaarheidsopgave aan de westkant van Amsterdam.

In 2020 hebben Rijk en regio de conclusies uit het MIRT-onderzoek ZWASH vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT). Op dat moment waren er geen financiële middelen beschikbaar om een startbeslissing te kunnen nemen voor de 2 MIRT-verkenningen: het doortrekken Noord/Zuidlijn van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp en het sluiten van de Metroringlijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal, inclusief het doortrekken van tramlijn 5. Om geen tijd te verliezen hebben de partijen afgesproken om inhoudelijk door te werken en een startbeslissing voor te bereiden.

Startbeslissing

In het BO MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van Rijk en regio besloten tot het starten van een MIRT-verkenning naar de eerste fase van ‘het sluiten

van de metroringlijn'. Deze eerste fase is ingegeven vanuit de beschikbare financiële middelen. Voor de realisatie van het eerste deel van de meest voor de hand liggende oplossing uit de eerder uitgevoerde onderzoeken hebben Rijk en regio zicht op 100% financiering, € 394 miljoen (prijspeil 2020, incl. BTW), geheel gedragen door de regio als onderdeel van het samenhangende pakket investeringen uit het BO MIRT van 2022. In het BO Leefomgeving van 15 juni 2023 heeft de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning OVSA met het vaststellen van het startdocument.

Projectpartners

De projectpartners bestaan uit de opdrachtgevende en adviserende partijen. Hierin zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam de 3 opdrachtgevende partijen en de programmaorganisatie Haven-Stad, ProRail, de Nederlandse Spoorwegen (NS), stadsvervoerder GVB en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de 5 adviserende partijen. De opdrachtgevende partijen hebben in een samenwerkingsovereenkomst de inhoudelijke scope van de MIRT-verkenning OVSA vastgelegd (Staatscourant nr. 1826, 16 januari 2025).

Scope

In het BO MIRT in 2022 zijn financiële afspraken gemaakt over de eerste fase van 'het sluiten van de metroringlijn'. In het startdocument wordt nadrukkelijk genoemd dat ook het 'eindbeeld' van de OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum ten behoeve van het eindbeeld Haven-Stad Zuid, moet worden onderzocht. De verkenningsfase eindigt met een voorkeursalternatief dat de bereikbaarheid van het gebied verbetert en aansluit bij de eerste fase van de ontwikkeling van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). Voor de 'eerste fase' is zicht op financiering, voor het 'eindbeeld' is hier nog geen zicht op. De onderzoeken richten zich daarom op de 'eerste fase' en de onderzoeken naar het 'eindbeeld' zijn beperkt. In deze MIRT-verkenning kijken we naar alle OV-modaliteiten (trein, metro, tram en bus) en dus breder dan alleen opties voor de metro.

De belangrijkste reden voor het wijzigen en aanscherpen van de scope ten opzichte van de eerder uitgevoerde onderzoeken, is de beschikbare financiële middelen. Deze zijn gebaseerd op de aanleg van het eerste deel van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting.

Met deze verkenning geven we invulling aan 2 opgaven: de ontwikkeling van Haven-Stad als nieuw stadsgebied tot na 2050 en de daarvoor noodzakelijke schaalsprong van het OV aan de noordwestkant van Amsterdam voor het mogelijk maken van de OV-ontsluiting van de eerste fase van Haven-Stad Zuid. Deze MIRT-verkenning eindigt met een voorkeursalternatief dat de bereikbaarheid van het gebied verbetert en aansluit bij de eerste fase van Haven-Stad Zuid. Dit voorkeursalternatief wordt vastgelegd in de *voorkeursbeslissing*.



2.2 Nut en noodzaak van het project

In deze paragraaf brengen we het nut en de noodzaak van deze MIRT-verkenning verder in beeld. We beschrijven welke problemen en knelpunten opgelost moeten worden. Dit vormt de basis voor het verkennen van mogelijke alternatieven in hoofdstuk 4 en 5.

De groei van reizigers

Door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Haven-Stad Zuid en heel Amsterdam, stijgt het totale aantal verplaatsingen en daarmee ook het aantal OV-reizigers. Deze ontwikkeling sluit aan bij de opgaven die zijn beschreven in de scope van het project (paragraaf 2.1) en is in hoofdlijnen ook benoemd in de inleiding. In de referentiesituatie (paragraaf 5.3) zijn deze ontwikkelingen meegenomen en deze beschrijven we hierna.



In 2040 wordt op het gehele stedelijke OV (metro, tram en bus) een toename tussen 7% en 30% reizigers verwacht, zie Nut en noodzaak: Waarom deze verkenning belangrijk is, januari 2026. Deze groei is voornamelijk te zien bij de metro en de bus.

Gevolgen van de reizigersgroei voor het netwerk

De groei van het aantal reizigers heeft gevolgen voor het OV-, auto- en fietsnetwerk in de stad en regio. Reizigers veranderen van vervoerwijze of kiezen een andere route naar hun bestemming. In Haven-Stad Zuid is deze verschuiving sterker dan in de regio als geheel. Dat komt doordat Haven-Stad Zuid transformeert van een industriële zone naar een gemengd woon- en werkgebied met een lage parkeernorm.

Door de lage parkeernormen (0,2 parkeerplaats per woning), zoals vastgelegd in het Integraal Raamwerk Haven-Stad, wordt voorkomen dat het autoverkeer tussen 2025 en 2040 sterk groeit. Het aandeel autoverkeer daalt daarbij ten gunste van het fietsgebruik. Het aandeel OV blijft in de totale verdeling ongeveer gelijk, doordat de beschikbaarheid van het OV niet meegroeit met de groei van bevolking en arbeidsplaatsen. Daardoor neemt de druk op het bestaande systeem toe. Als er geen grote OV-maatregelen worden genomen, ontbreekt in Haven-Stad Zuid een robuuste en hoogwaardige OV-verbinding. Zo'n verbinding is urgent en noodzakelijk om de groeiende vervoersvraag op te vangen; zonder die verbinding blijft de fiets voor veel reizigers een aantrekkelijker alternatief, onder meer door korte reistijden en het beperkte OV-aanbod.





Uit de Nut en Noodzaak blijkt dat het aantal verplaatsingen in het openbaar vervoer van en naar Haven-Stad Zuid toeneemt met zo'n 44.000 extra verplaatsingen per dag in 2040 en zo'n 84.000 extra verplaatsingen per dag in 2050. Dit is een verdubbeling van het aantal verplaatsingen in 2040 en een verdrievoudiging in 2050 ten opzichte van 2025.



Zonder maatregelen: overbelasting van het netwerk

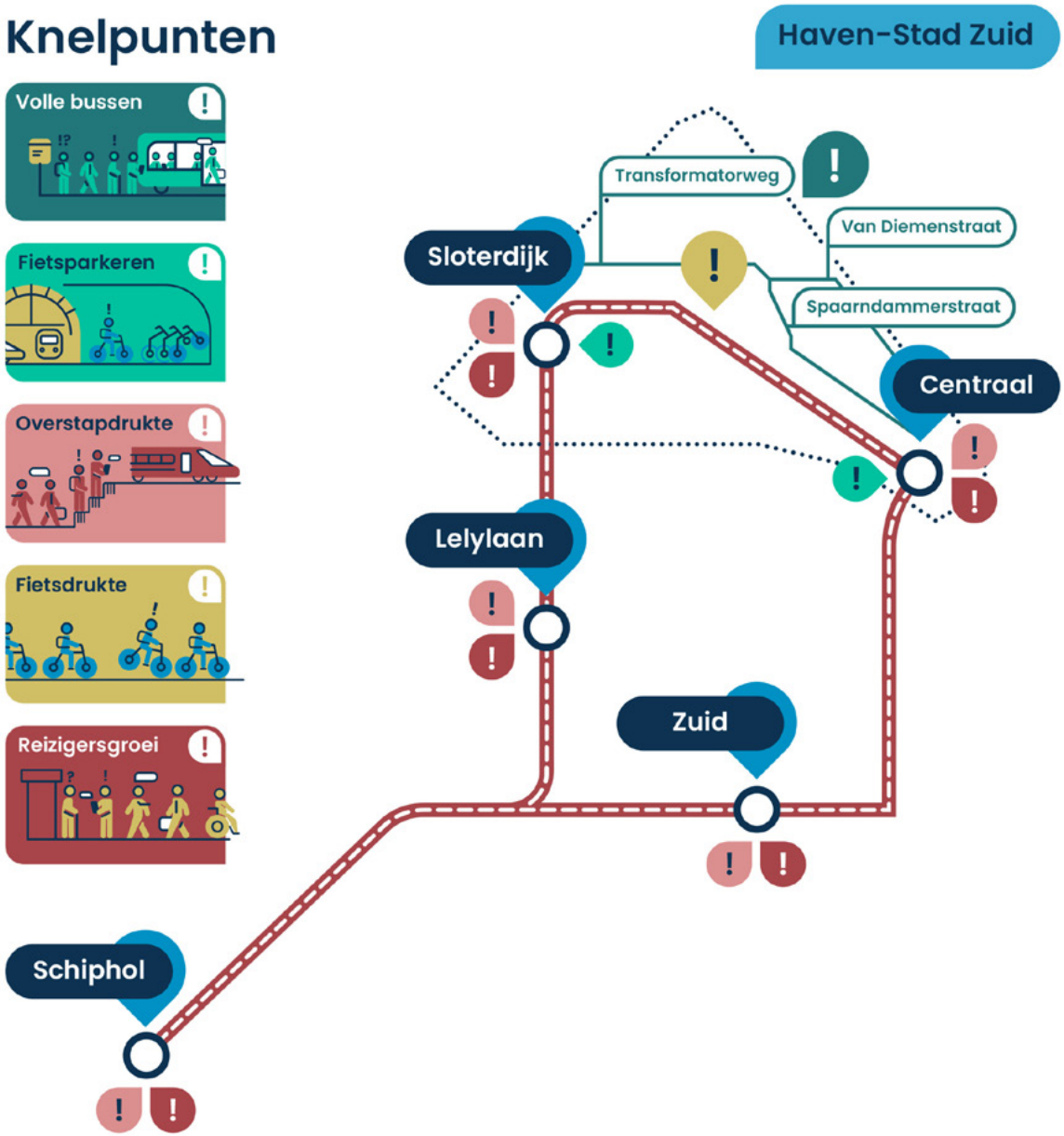
Het OV-aanbod in de referentiesituatie bestaat uit bus, HOV-bus en trein. Zonder uitbreiding of verbetering blijft het fijnmazige OV-aanbod binnen Haven-Stad Zuid beperkt en raakt het netwerk overbelast. Door de woningbouwopgave en de lage parkeernorm neemt het aantal OV-reizigers van en naar Haven-Stad Zuid veel sterker toe dan op regionaal niveau. Het aanbod van OV in Haven-Stad Zuid groeit daardoor onvoldoende mee met de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Binnen het plangebied zijn reizigers aangewezen op de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-busverbinding tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk, met overstap op vervolgdiensten, en 2 reguliere buslijnen. De HOV-busverbinding vormt daarbij een belangrijke drager van een deel van de groei, maar kan deze groei niet volledig opvangen. Reizigers moeten instappen in een overvolle bus, of blijven zelfs staan bij haltes in de spits. Door de drukte in de voertuigen neemt ook de toegankelijkheid en inclusiviteit van het OV af.



Druk op stations en overstappunten

Naast de druk op het busnetwerk neemt ook de druk op overstapvoorzieningen verder toe. De trein- en metrostations Sloterdijk, Amsterdam Centraal, Lelylaan en Amsterdam Zuid krijgen te maken met een sterke reizigersgroei, terwijl deze stations in 2025 al onder forse druk stonden. Verdere groei leidt tot verminderd comfort, langere overstaptijden en verslechterde veiligheid op de perrons.

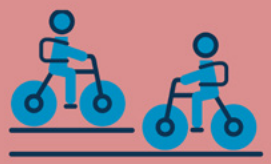




Figuur 2.1 Knelpunten op OV- en fietsnetwerk

De impact van de ontwikkeling van Haven-Stad Zuid op het OV- en fietsnetwerk

De ontwikkeling van Haven-Stad Zuid heeft een grote impact op het OV-systeem aan de noordwestkant van Amsterdam. Er ontstaan knelpunten op de spoorlijn tussen Amsterdam Centraal en Schiphol (de zogenoemde Westtak), waar ook station Sloterdijk een belangrijk overstappunt is. Ook de buslijnen over de Transformatorweg, Spaarndammerstraat en Van Diemenstraat worden drukker. Daarnaast kiezen veel reizigers richting het centrum van Amsterdam vooral voor de fiets, door een gebrek aan goede OV-alternatieven. Dit zal leiden tot drukte op fietspaden en toenemende problemen bij fietsparkeren.



Nóg drukker op fietspaden

Samenvattend

Zonder ingrijpende OV-maatregelen aan de noordwestkant van Amsterdam geldt dat:

- Haven-Stad Zuid niet ontwikkeld kan worden tot een hoogstedelijk, leefbaar, duurzaam en autoluw ingericht woon- en werkgebied;
- Capaciteits- en kwaliteitsknelpunten zullen optreden op het landelijk en lokaal/regionaal OV-netwerk inclusief de stations;
- Transferproblemen ontstaan op de trein- en metrostations Sloterdijk en Amsterdam Centraal.



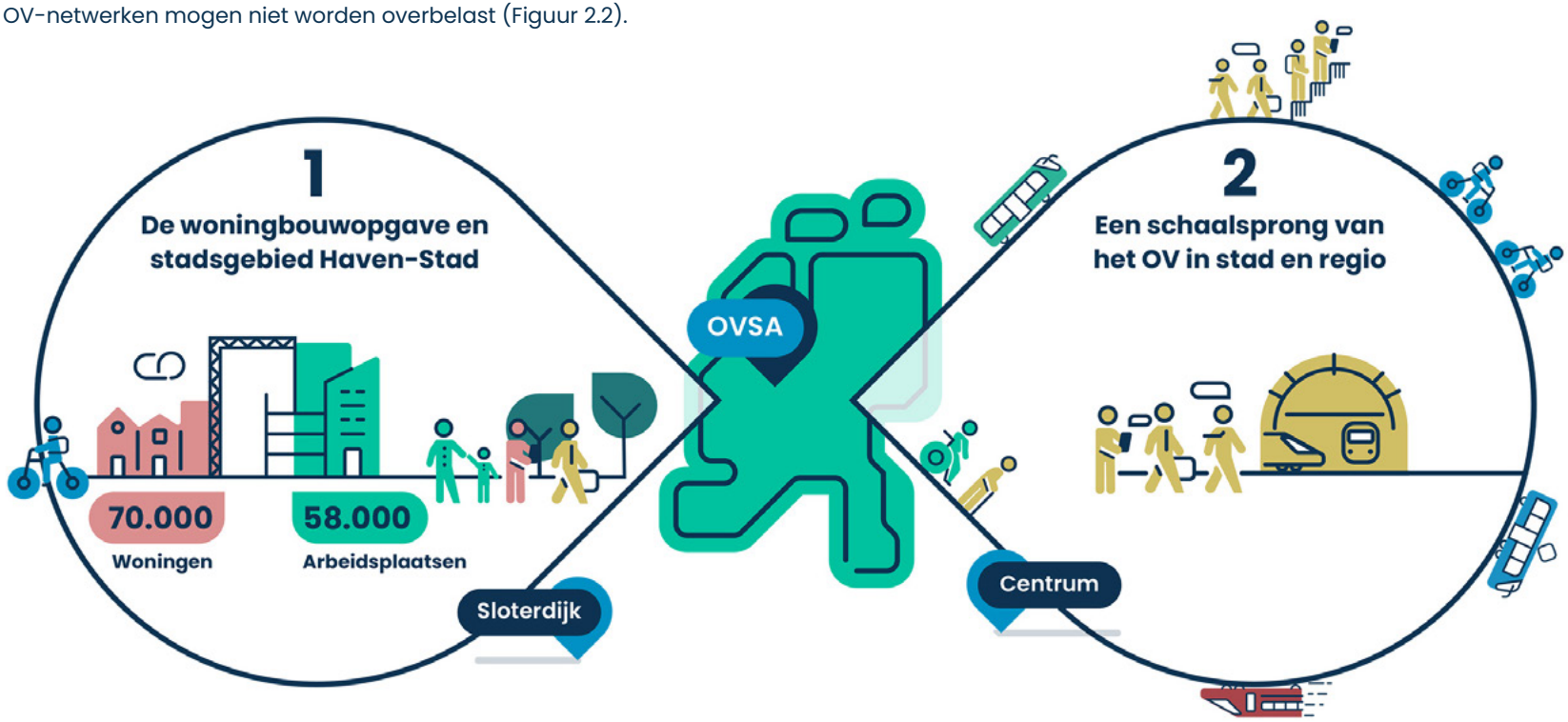
2.3 Doelstelling

Vanuit de hiervoor beschreven nut en noodzaak, staat de volgende **opgave** in deze MIRT-verkenning centraal:

Door de plannen voor de grootschalige binnenstedelijke ontwikkellocatie Haven-Stad Zuid en de randvoorwaardelijke schaalsprong naar een hoogwaardig OV-netwerk, is onderzoek nodig naar de ontbrekende schakel in het OV tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum, inclusief de aansluiting op de nationale en lokale/regionale OV-netwerken. De ontbrekende schakel moet de vervoersbewegingen tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal (oost-westelijke verbinding) en van en naar de binnenring en Amsterdam centrum (noord-zuidelijke verbinding) faciliteren. Bestaande OV-netwerken mogen niet worden overbelast (Figuur 2.2).

Voor het beoordelen van de alternatieven is een heldere doelstelling nodig. In de kennisgeving voornemen en participatie (Staatscourant nr. 8058, Gemeenteblad nr. 104869, 12 maart 2025) is vastgelegd waar deze MIRT-verkenning precies over gaat. De **projectdoelstelling** is om te komen tot één *voorkeursalternatief* voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). We geven hiermee invulling aan een eerste stap van de noodzakelijke schaalsprong van het OV in stad en regio.

Het doel geeft aan wat het project moet bereiken. Deze doelstelling gebruiken we voor de toetsing van het doelbereik van de alternatieven (zie paragraaf 5.4.1).



Figuur 2.2 Doel MIRT-verkenning gekoppeld aan twee opgaven

3. Participatie en inspraak

Dit hoofdstuk beschrijft de participatie tijdens de verkenning die is gestart met de kennisgeving voornemen en participatie. Paragraaf 3.1 beschrijft het bredere palet van participatie. Daarnaast beschrijft paragraaf 3.2 de mogelijkheden tot formele inspraak gedurende het te (doorlopen) proces om tot een voorkeursbesluit te komen.



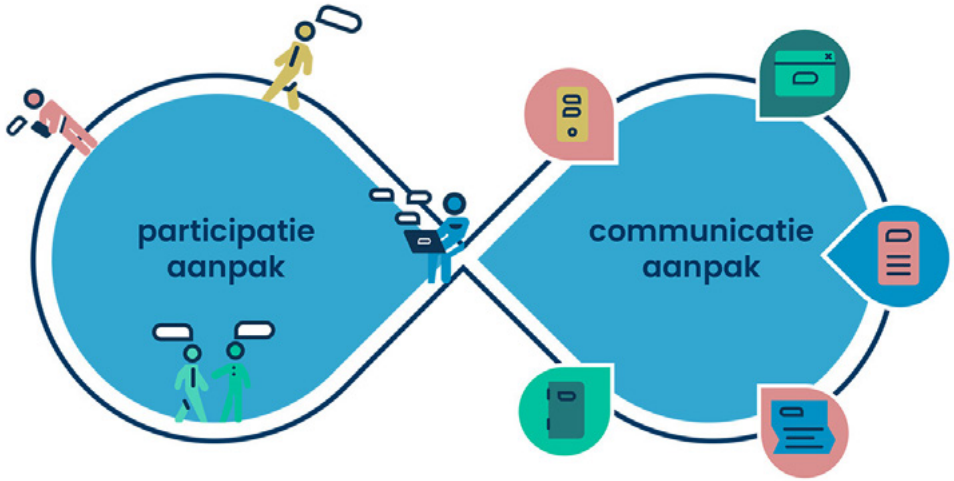
3.1 Participatie tijdens de MIRT-verkenning

De samenwerkende opdrachtgevers doen deze MIRT-verkenning niet alleen. Ook omgevingspartijen (zoals bewoners, OV-gebruikers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en belanghebbenden) en projectpartners worden betrokken. Dit hoofdstuk beschrijft op hoofdlijnen de aanpak voor participatie en inspraak en hoe de omgeving geïnformeerd en betrokken wordt. Bewoners, bedrijven en andere omgevingspartijen die te maken krijgen met de aanleg van nieuwe OV-verbindingen kennen hun directe omgeving als geen ander. De belanghebbenden en belangstellenden worden daarom zorgvuldig bij de planvorming betrokken (en in de toekomst bij de aanleg). Participatie gaat in brede zin over het betrekken van belanghebbenden en belangstellenden bij het project. Door participatie al vroegtijdig te organiseren, kan iedereen zelf informatie, oplossingen of kansen aandragen. Concreet betekent dit dat we per stap actief en gericht vragen naar inbreng en ideeën vanuit de maatschappij, passend bij de fase waarin de MIRT-verkenning zich bevindt.

De participatie-aanpak bestaat uit 2 sporen:

1. Het eerste spoor is de *participatie-aanpak*. Hiermee richten we ons op de verschillende partijen met de focus op het betrekken van de omgeving bij het trechteren van de mogelijke oplossingen naar kansrijke oplossingsrichtingen, en van alternatieven naar één voorkeursalternatief voor de nieuwe OV-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum.
2. Het tweede spoor is de *communicatie-aanpak*. Hierin communiceren we op zeer regelmatige basis over het project. Zo krijgt de participatie meer betekenis en inspireren en enthousiasmeren we een zo groot mogelijke omgeving om mee te doen met participatie. Ook draagt de communicatie bij aan meer bewustwording, een gedegen beeldvorming en open en eerlijke informatievoorziening rondom de bereikbaarheid van Amsterdam en de regio.

Het volledige participatieproces, aansluitend op het Amsterdamse en landelijke beleid, is terug te vinden in het participatieplan.



Figuur 3.1 Participatie-aanpak bestaande uit 2 sporen

Op 12 maart 2025 hebben de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekendgemaakt dat zij het voornemen hebben om een MIRT-verkenning uit te voeren naar OV-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum, met de publicatie kennisgeving voornemen en participatie. Dit was de eerste stap in de projectprocedure om uiteindelijk tot een definitief besluit te komen (de laatste stap). De gemeente en het ministerie hebben geïnteresseerden gevraagd om mee te denken over het voornemen en de wijze van participatie. In deze periode zijn er 15 zienswijzen aangedragen. In reactie op de aangedragen oplossingen op de kennisgeving is een overzichtsnota opgesteld waarin is aangegeven op welke wijze de oplossing wel of niet is meegenomen in de verkenning. Meer informatie en details over de gevolgde participatie en de uitkomsten kunt u vinden in het opbrengstenrapport participatie Analytische fase.

3.2 Inspraak tijdens mer-procedure

Het begrip inspraak wordt gebruikt voor het formele proces waarin omgevingspartijen reacties kunnen indienen in het kader van de procedure op grond van de Omgevingswet. Voor meer informatie over het vervolgproces en de inspraakmogelijkheden tijdens de mer-procedure, zie hoofdstuk 6.



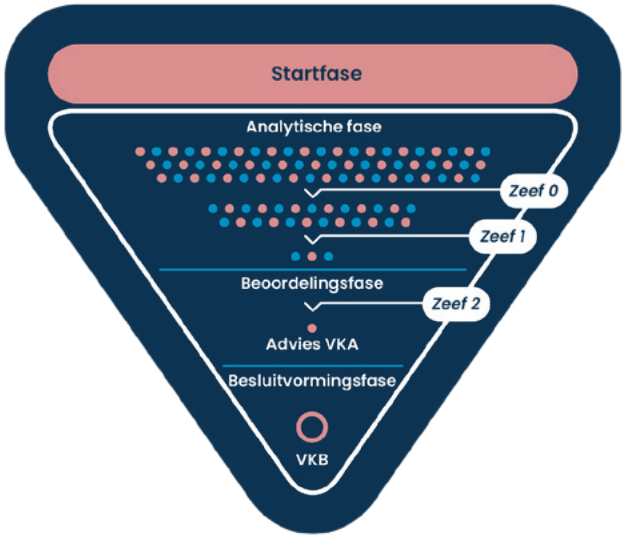
4. Alternatieven

In dit hoofdstuk leggen we uit hoe het trechteringsproces heeft plaatsgevonden: van mogelijke oplossingsrichtingen, via kansrijke oplossingsrichtingen naar alternatieven die in het MER worden onderzocht (en vervolgens naar het voorkeursalternatief). Daarna gaan we in op de ontwikkeling van deze alternatieven en beschrijven we elk alternatief afzonderlijk.

4.1 Hoe zijn we tot alternatieven gekomen?

Zoals in paragraaf 1.2 beschreven, is de MIRT-verkenning verdeeld in een aantal fasen (Figuur 4.1). Het aantal oplossingsrichtingen en alternatieven wordt in elke fase kleiner, waarbij het detailniveau van de uitwerking in elke stap toeneemt. Daarbij houden we gedurende het gehele proces de doelstelling centraal om te komen tot een passende OV-oplossing voor de eerste fase van Haven-Stad Zuid. Daarnaast zetten we zo een eerste stap in de noodzakelijke schaalsprong van het OV in stad en regio. We staan aan het begin van de 'Beoordelingsfase' van de verkenning (zie paragraaf 1.2 met uitleg van de MIRT-verkenning).

In de 'Analytische fase' hebben we eerst een groot aantal mogelijke OV-oplossingsrichtingen (de zogeheten 'longlist') onderzocht en teruggebracht tot een 'shortlist' van 9 oplossingsrichtingen. Vervolgens hebben we de 9 overgebleven oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en in meer detail onderzocht. Met behulp van een beoordelingskader hebben we in een integrale afweging bepaald welke oplossingsrichtingen daadwerkelijk kansrijk zijn. In de *notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)* is deze beoordeling opgenomen, zie Bijlage 3. In de NKO lichten we toe hoe de verschillende oplossingsrichtingen zijn beoordeeld, welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn en welke zijn afgevallen. Dit trechteringsproces heeft geleid tot 4 kansrijke oplossingsrichtingen. Deze 4 kansrijke oplossingsrichtingen, vanaf nu noemen we dit alternatieven, hebben hun eigen plussen en minnen. Daarom zijn nader onderzoek en een verdere afweging noodzakelijk. Bij de verdere uitwerking van de alternatieven worden ook de aandachtspunten voor het vervolg van de MIRT-verkenning, zoals opgenomen in paragraaf 8.1.2 van de NKO, meegenomen.



Figuur 4.1 Fasen MIRT-verkenning en trechteringsproces

Van kansrijke oplossingsrichtingen naar alternatieven

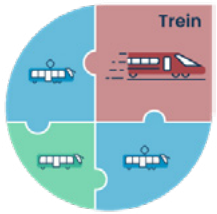
Daarna is de stap gezet naar alternatieven. De 4 alternatieven zijn gebaseerd op de kansrijke oplossingsrichtingen en geven invulling aan de doelstelling van de MIRT-verkenning. We hebben daarbij de volgende principes gebruikt:

- De hoofdmodaliteiten uit de kansrijke oplossingsrichtingen komen terug als hoofdmodaliteit;
- Waar dat kan, optimaliseren we de alternatieven aan de hand van de inzichten uit eerdere beoordelingen;
- We stellen onderscheidende alternatieven samen, zodat niet meermaals dezelfde invalshoek wordt onderzocht. Hierdoor ontstaan alternatieven waarmee we de 'hoeken van het speelveld' onderzoeken in het plan-MER.

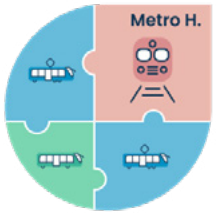
In de volgende paragrafen beschrijven we de 4 alternatieven. Bij 2 alternatieven zijn ten opzichte van de kansrijke oplossingsrichtingen, zoals opgenomen in de NKO, wijzigingen doorgevoerd. De andere 2 alternatieven zijn ongewijzigd overgenomen.



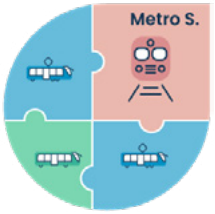
Alternatief Trein is gebaseerd op kansrijke oplossingsrichting Trein 2C. We hebben in het alternatief een reguliere tram opgenomen in plaats van een sneltram. Deze aanpassing hebben we gedaan omdat de sneltram meerdere negatieve effecten op de leefomgeving en de ruimtelijke inpassing heeft. Het betreft onder meer mogelijke effecten op het UNESCO-werelderfgoed en de ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, transferdruk bij Amsterdam Centraal en geluidsbelasting. Het is daarom interessant om te onderzoeken of met een reguliere tram deze effecten verminderen, terwijl er wel voldoende reizigers kunnen worden vervoerd. Uit de verkeersstudies (doelbereik) blijkt dat, bij de oplossingsrichting trein en sneltram (Trein 2C), de capaciteit van de sneltram niet volledig wordt benut, ook niet in de toekomstige situatie richting 2040-2050. Daarom verwachten we dat een reguliere tram volstaat. Met een reguliere tram ontstaat bovendien de mogelijkheid om te onderzoeken of een vrijliggende baan nodig is, of dat de tram kan meerijden met het overige verkeer en daardoor mogelijk minder negatieve effecten heeft. De sneltram onderzoeken we ook als afzonderlijk alternatief (alternatief sneltram), in lijn met het principe om niet meermaals dezelfde invalshoek te onderzoeken. Daarom onderzoeken we voor het alternatief trein de effecten van een reguliere tramlijn in plaats van een sneltram.



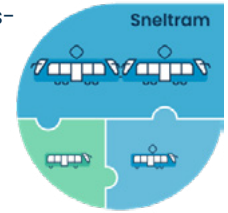
Alternatief Metro Hemknoop is gebaseerd op kansrijke oplossingsrichting Metro 2D en is ongewijzigd overgenomen.



Alternatief Metro Spaarndammerstraat is gebaseerd op kansrijke oplossingsrichting Metro 6A. In het alternatief hebben we metrostation Zaanstraat verplaatst richting de Spaarndammerstraat, meer in oostelijke richting en dichter bij het Nassauplein. Daardoor kan de tram van en naar station Amsterdam Centraal aan de zuidzijde van de Spaarndammerstraat halteren en hoeft niet meer de Zaanstraat in te rijden. De keerlus van de tram in de Zaanstraat vervalt daarmee. Deze wijziging is doorgevoerd, omdat de keerlus leidt tot een negatief effect op ecologie door aantasting van de hoofdgroenstructuur ter plaatse van het Spaarndammerplantsoen. Daarnaast zorgt dit voor een veiligere verkeerssituatie op de plek waar de tram anders vanaf de Spaarndammerstraat de Zaanstraat in zou rijden. Bovendien betekent dit een verbeterde overstap tussen het plangebied, de binnenring en de metroverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en metrostation Spaarndammerstraat.



Alternatief Sneltram is gebaseerd op kansrijke oplossingsrichting Tram 2 en is ongewijzigd overgenomen.

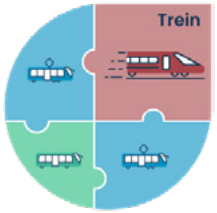




Alle alternatieven werken we technisch uit en we maken inpassingsontwerpen. Daarbij kijken we naar mogelijke optimalisaties van de alternatieven op geografisch tracé/straatniveau. De optimalisaties die we in de komende tijd onderzoeken, nemen we op in één of meerdere van de alternatieven. In paragraaf 4.6 laten we per optimalisatie zien welke optimalisatie bij welk alternatief of alternatieven mogelijk is. De uitkomsten van de nader te onderzoeken optimalisaties kunnen leiden tot een (mogelijke) aanpassing van een alternatief. Bij de verdere uitwerking van de alternatieven worden ook de aandachtspunten voor het vervolg van de MIRT-verkenning, zoals opgenomen in paragraaf 8.1.2 van de NKO, meegenomen. We streven ernaar om uiterlijk in de definitieve NRD eenduidig aan te geven welke optimalisatie in welk alternatief een plek krijgt.

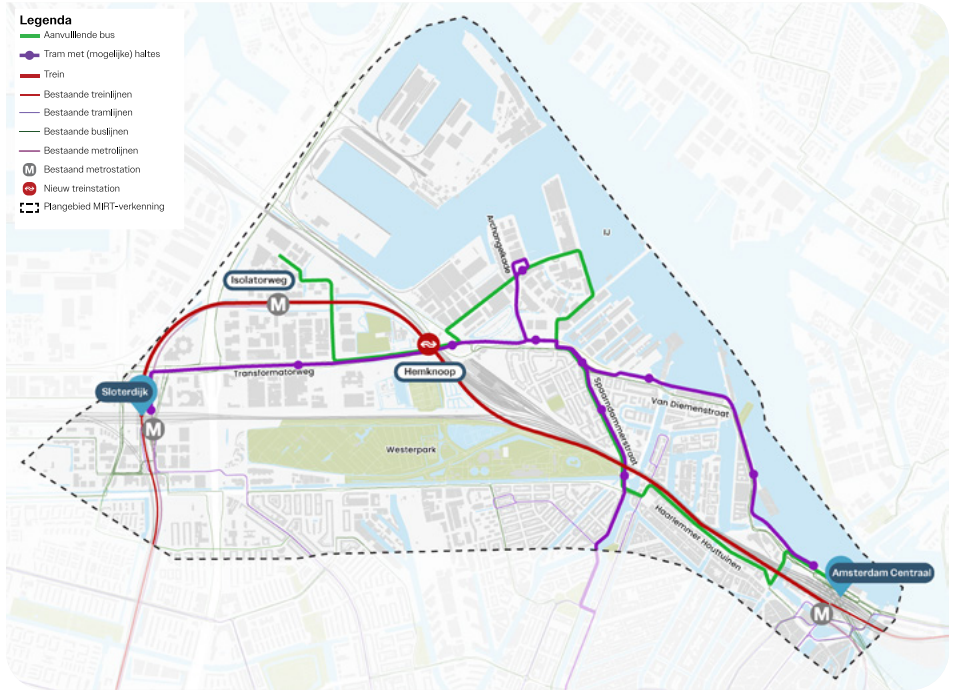
Voor alle alternatieven geldt dat de exacte locaties van de haltes voor de reguliere tram nog nader worden bepaald. Daarnaast bekijken we in de verdere uitwerking waar waarschijnlijk buslijnen nodig zijn om de wijken van Haven-Stad Zuid goed te ontsluiten en daarmee het alternatief compleet te maken.

Voor alle alternatieven wordt gekeken naar mogelijkheden voor opstellen van voertuigen en onderhoudswerkzaamheden aan voertuigen. Voor de 2 metroalternatieven gaan we uit van de locatie van het bestaande opstelterrein bij Isolatorweg. In de verdere uitwerking voeren we, indien nodig, optimalisaties uit voor het opstelterrein bij Isolatorweg en onderzoeken we de precieze ligging van het metrostation Isolatorweg. Voor het alternatief trein en alternatief sneltram wordt bij voorkeur binnen het plangebied gezocht naar een geschikte locatie om de (snel)tram op te stellen, maar een locatie buiten het plangebied is daarbij niet uitgesloten.



4.2 Alternatief Trein

In dit alternatief is de trein de hoofdmodaliteit voor de ontsluiting van het gebied met OV. Het alternatief omvat een nieuw treinstation, 2 nieuwe tramverbindingen en waarschijnlijk een aanvullende buslijn. Hierna lichten we toe hoe dit alternatief is opgebouwd en welke mogelijke optimalisaties nog worden onderzocht.



Figuur 4.2 Alternatief Trein

Treinstation

Het nieuwe treinstation komt bij Hemknoop en verbindt het plangebied via een sprinter met Amsterdam Centraal en Sloterdijk, en de regio. De sprinter maakt daarvoor gebruik van de bestaande spoorlijn. Bij het treinstation komen tram- en bushaltes, en voorzieningen zoals een fietsenstalling. Het treinstation en de treinperrons zijn toegankelijk via beide zijdes van het spoorviaduct.

Tramverbindingen

In het alternatief voegen we 2 tramverbindingen toe. Het betreft (1) een tramlijn tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en (2) een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. De tram tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk is een nieuwe, reguliere tramverbinding, waarbij de tram over een nieuw te realiseren kade ten noorden van de Van Diemenstraat rijdt en het autoverkeer door de Van Diemenstraat. De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven is ook een reguliere tram met mogelijk haltes bij onder andere Nassauplein en in de Spaarndammerstraat. Beide reguliere tramverbindingen delen de rijbaan (deels) met het overige verkeer. Dit heeft mogelijk consequenties voor snelheid en betrouwbaarheid.

Aanvullende buslijn

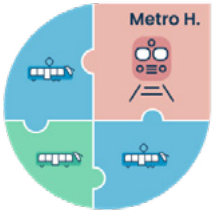
Aanvullend op trein en trams is waarschijnlijk een aanvullende buslijn nodig, die de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek verbindt met Amsterdam Centraal en Hemknoop.

Mogelijke optimalisaties

We onderzoeken de komende tijd de volgende optimalisaties:

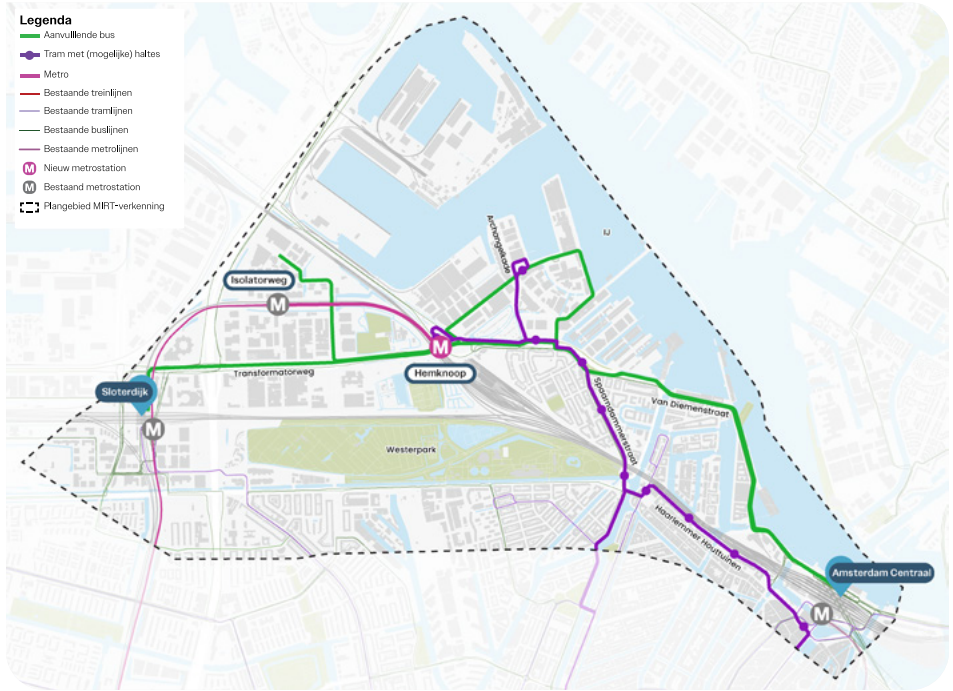
- De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven, zie paragraaf 4.6.1;
- De tram van Amsterdam Centraal naar Sloterdijk, zie paragraaf 4.6.2;
- Brug over de Singelgracht/Westerkanaal, zie paragraaf 4.6.4;
- Van Diemenstraat, zie paragraaf 4.6.8.

De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om het alternatief te optimaliseren.



4.3 Alternatief Metro Hemknoop

In dit alternatief is de metro de hoofdmodaliteit voor de ontsluiting van het gebied met OV. Het alternatief omvat een metroverbinding, 2 tramverbindingen en waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen. Hierna lichten we toe hoe dit alternatief is opgebouwd en welke mogelijke optimalisaties nog worden onderzocht.



Figuur 4.3 Alternatief Metro Hemknoop

Metroverbinding en metrostation

De metroverbinding betreft een bovengrondse verlenging van de bestaande metroverbinding bij Isolatorweg. Vanaf Isolatorweg rijdt de metro verder het plangebied in naar een nieuw metrostation bij Hemknoop. Voor de precieze ligging van het station bij Hemknoop onderzoeken we mogelijke locaties van het station (zie paragraaf 4.6.5). Met de metro kunnen reizigers van Hemknoop naar Sloterdijk en verder. Bij Hemknoop komen metro, tram en bus samen met voorzieningen zoals een fietsenstalling. Het metrostation en de metroperrons zijn toegankelijk via beide zijdes van het spoorviaduct.

Tramverbindingen

Voor de verbinding met Amsterdam Centraal en de binnenring worden 2 tramverbindingen toegevoegd naar het plangebied. Het betreft (1) een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven en (2) een verlenging vanaf het tramnetwerk bij Amsterdam Centraal naar Hemknoop. Beide reguliere tramverbindingen delen de rijbaan (deels) met het overige verkeer. Dit heeft mogelijk consequenties voor snelheid en betrouwbaarheid.

Aanvullende buslijnen

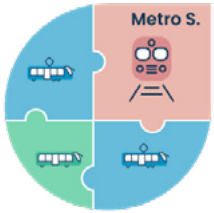
Aanvullend op metro en trams zijn hoogstwaarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen nodig tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Mogelijke optimalisaties

We onderzoeken de komende tijd de volgende optimalisaties:

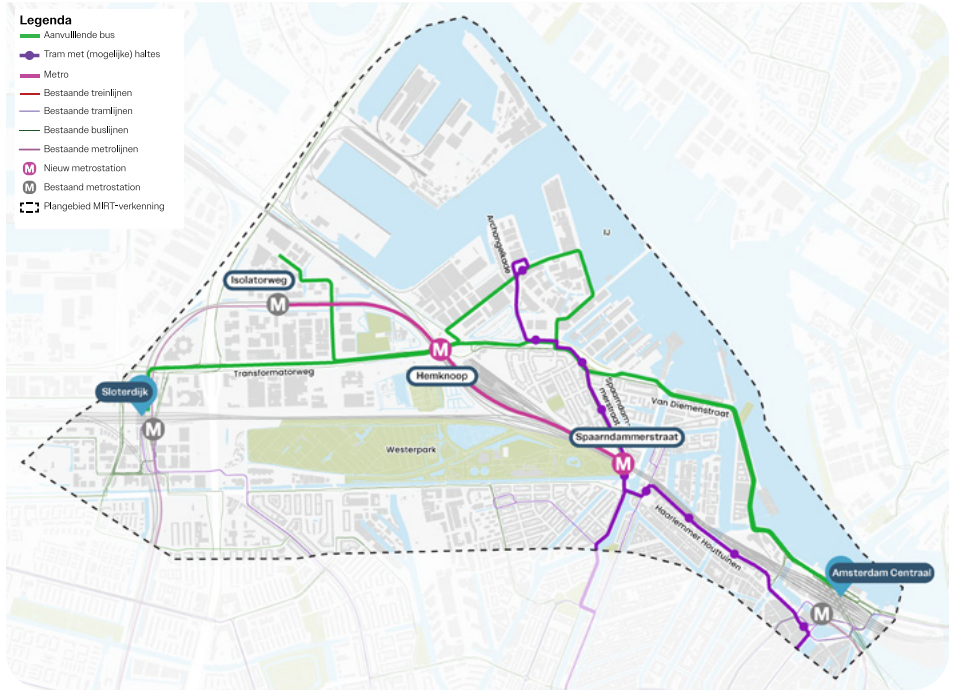
- De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven, zie paragraaf 4.6.1;
- De tram van Amsterdam Centraal naar Hemknoop, zie paragraaf 4.6.3;
- Brug over de Singelgracht/Westerkanaal, zie paragraaf 4.6.4;
- Metrostation Hemknoop Noord, Hemknoop Buurtvariant, Hemknoop Zuid en Hemknoop Minervahaven, zie paragraaf 4.6.5.

De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om het alternatief te optimaliseren.



4.4 Alternatief Metro Spaarndammerstraat

In dit alternatief is de metro de hoofdmodaliteit voor de ontsluiting van het gebied met OV. Het alternatief omvat een metroverbinding, 2 tramverbindingen en waarschijnlijk aanvullende buslijnen. Hierna lichten we toe hoe dit alternatief is opgebouwd en welke mogelijke optimalisaties nog worden onderzocht.



Figuur 4.4 Alternatief Metro Spaarndammerstraat

Metroverbinding en metrostations

De metroverbinding betreft een bovengrondse verlenging van de bestaande metroverbinding bij Isolatorweg. Vanaf Isolatorweg rijdt de metro door het plangebied via een nieuw metrostation bij Hemknoop naar een nieuw metrostation bij de Spaarndammerstraat. Voor de precieze ligging van het station bij Hemknoop onderzoeken we mogelijke locaties (zie paragraaf 4.6.6). Met de metro kunnen reizigers van Hemknoop naar Sloterdijk en verder. Bij Hemknoop komen metro en bus samen met voorzieningen zoals een fietsenstalling. Het metrostation en metroperron zijn toegankelijk via beide zijdes van het spoorviaduct. Bij Spaarndammerstraat is het mogelijk om over te stappen van metro op tram, en komt er een fietsenstalling.

Tramverbindingen

Voor de verbinding met Amsterdam Centraal en de binnenring realiseren we 2 tramverbindingen naar het plangebied. Het betreft (1) een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven en (2) een verlenging vanaf het tramnetwerk bij Amsterdam Centraal naar metrostation Spaarndammerstraat. Beide reguliere tramverbindingen delen de rijbaan (deels) met het overige verkeer. Dit heeft mogelijk consequenties voor snelheid en betrouwbaarheid. Voor de tram vanaf Amsterdam Centraal wordt de komende tijd onderzocht wat de locatie is voor de eindhalte.

Aanvullende buslijnen

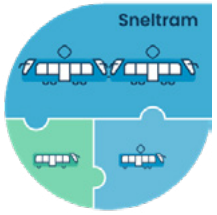
Aanvullend op metro en trams zijn waarschijnlijk 2 aanvullende buslijnen nodig tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Alfadriehoek via Minervahaven.

Mogelijke optimalisaties

We onderzoeken de komende tijd de volgende optimalisaties:

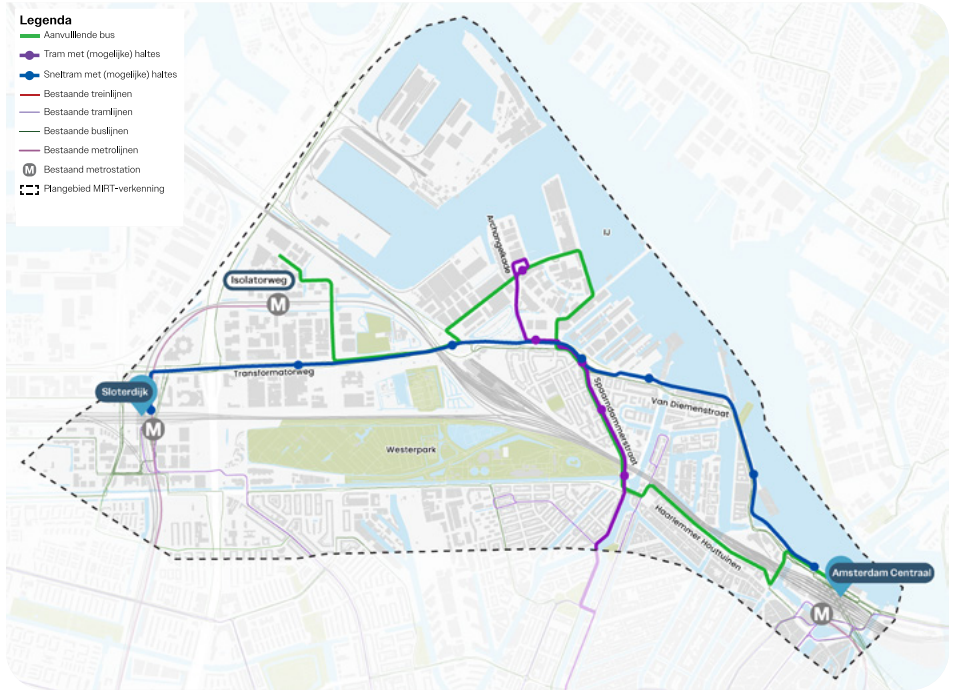
- De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven, zie paragraaf 4.6.1;
- Brug over de Singelgracht/Westerkanaal, zie paragraaf 4.6.4;
- Metrostation Hemknoop Noord en Hemknoop Buurtvariant, zie paragraaf 4.6.6.

De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om het alternatief te optimaliseren.



4.5 Alternatief Sneltram

In dit alternatief is de sneltram de hoofdmodaliteit voor de ontsluiting van het gebied met OV. Het alternatief omvat een metroverbinding, 2 tramverbindingen en waarschijnlijk aanvullende buslijnen. Hierna lichten we toe hoe dit alternatief is opgebouwd en welke mogelijke optimalisaties nog worden onderzocht.



Figuur 4.5 Alternatief Sneltram

Sneltramverbinding

Tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk komt een sneltram met mogelijke haltes bij onder andere Westerdoksdijk, Tasmanstraat, Spaarndammerdijk, Hemknoop en Transformatorweg. De sneltram rijdt op een eigen baan en kan daardoor sneller en betrouwbaarder rijden dan een reguliere tram. Ter hoogte van de Van Diemenstraat rijdt de sneltram over een nieuw te realiseren kade ten noorden van de Van Diemenstraat en het autoverkeer door de Van Diemenstraat.

Tramverbinding

Voor de verbinding met de binnenring wordt een tramverbinding toegevoegd naar het plangebied door een verlenging van de huidige tramlijn vanaf de binnenring naar Minervahaven. De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven is een reguliere tram met mogelijk haltes bij onder andere Nassauplein en in de Spaarndammerstraat. Op het tracé deelt de tram de rijbaan (deels) met het overige verkeer. Dit heeft mogelijk consequenties voor snelheid en betrouwbaarheid.

Aanvullende buslijn

Aanvullend op sneltram en reguliere tram is waarschijnlijk een aanvullende buslijn nodig, die de gebieden Minervahaven en Alfadriehoek verbindt met Amsterdam Centraal.

Mogelijke optimalisaties

We onderzoeken de komende tijd de volgende optimalisaties:

- De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven, zie paragraaf 4.6.1;
- Brug over de Singelgracht/Westerkanaal, zie paragraaf 4.6.4;
- De sneltram vanaf Amsterdam Centraal naar Sloterdijk, zie paragraaf 4.6.7;
- Van Diemenstraat, zie paragraaf 4.6.8.

De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om het alternatief te optimaliseren.

4.6 Vervolg, nader te onderzoeken optimalisaties

In deze paragraaf beschrijven we de optimalisaties op geografisch tracé/straatniveau die in de Beoordelingsfase worden onderzocht. Dit wordt parallel en in samenhang met het verder uitwerken van de alternatieven opgestart. De optimalisaties kunnen worden gecombineerd met één of meerdere van de alternatieven. Tabel 4.1 geeft aan op welke alternatieven deze optimalisaties van toepassing zijn. De uitkomsten van de nader te onderzoeken optimalisaties kunnen leiden tot een aanpassing van het alternatief.



Optimalisatie / Alternatief	Trein	Metro Hemknoop	Metro Spaarndammerstraat	Sneltram
De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven	●	●	●	●
De tram van Amsterdam Centraal naar Sloterdijk	●			
De tram van Amsterdam Centraal naar Hemknoop		●		
Brug over de Singelgracht/Westerkanaal	●	●	●	●
Metrostation Hemknoop Noord, Hemknoop Buurtvariant en Hemknoop Zuid		●		
Metrostation Hemknoop Noord en Hemknoop Buurtvariant			●	
De sneltram vanaf Amsterdam Centraal naar Sloterdijk				●
Van Diemenstraat	●			●

Tabel 4.1 Overzicht verschillende optimalisaties en voor welk alternatief deze geldt

4.6.1 De tram vanaf de binnenring naar Minervahaven

Deze optimalisaties gelden voor alle alternatieven. Deze worden hieronder visueel weergegeven.



Nassaukade – Spaarndammerstraat
(onderdeel alternatieven)

Vanaf binnenring via Nassaukade en Spaarndammerstraat naar Minervahaven



Marnixstraat – Spaarndammerstraat

Vanaf binnenring via Marnixstraat en Spaarndammerstraat naar Minervahaven



Nassaukade – Houtmankade

Vanaf binnenring via Nassaukade en Houtmankade naar Minervahaven



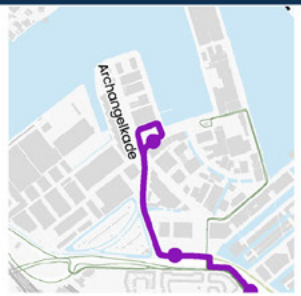
Marnixstraat – Zoutkeetsgracht

Vanaf binnenring via Marnixstraat en Zoutkeetsgracht naar Minervahaven

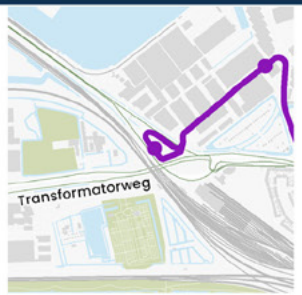


Onderdeel van dit onderzoek is of het eindpunt binnen het alternatief als keerlus bij Minervahaven en Hemknoop gerealiseerd kan worden. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Keerlus bij Minervahaven
(onderdeel van de alternatieven)



Keerlus bij Hemknoop
aan de Nieuwe Hemweg nabij het spoor



4.6.2 De tram van Amsterdam Centraal naar Sloterdijk

Deze optimalisaties zijn onderdeel van het alternatief trein. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Westerdoksdijk
(onderdeel alternatief)

Vanaf Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk en Hemknoop



Haarlemmer Houttuinen

Vanaf Amsterdam Centraal via Haarlemmer Houttuinen, Spaarndammerstraat en Hemknoop



Als optimalisatie binnen dit alternatief bekijken we de route richting Sloterdijk. Dit kan op 2 manieren. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

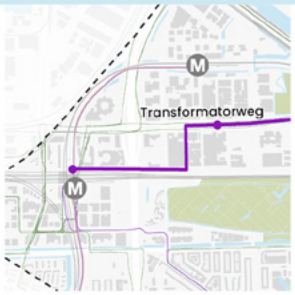
Via Basisweg naar Piarcoplein
(onderdeel alternatief)

Vanaf Amsterdam Centraal via Basisweg en Piarcoplein naar Sloterdijk



Via Hatostraat

Vanaf Amsterdam Centraal via Hatostraat naar Sloterdijk



Daarnaast bekijken we of de tram via Westerdoksdijk aan de voorzijde van Amsterdam Centraal kan aankomen. Hier zijn 2 mogelijke aanlandingen in beeld. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

IJ-zijde
(onderdeel alternatief)

Vanaf de IJ-zijde van Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk en Hemknoop



Voorzijde Stationsplein

Vanaf de voorzijde van Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk en Hemknoop





4.6.3 De tram van Amsterdam Centraal naar Hemknoop

Deze optimalisaties zijn onderdeel van het alternatief metro Hemknoop. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

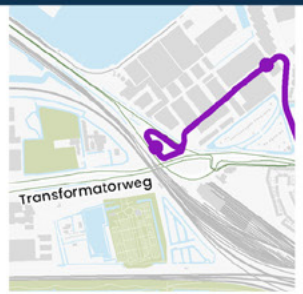


Haarlemmer Houttuinen *(onderdeel alternatief)*	**Westerdoksdijk**
Vanaf Amsterdam Centraal via Haarlemmer Houttuinen en Spaarndammerstraat naar Hemknoop	Vanaf Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk naar Hemknoop
	

Daarnaast bekijken we of de tram via Haarlemmer Houttuinen aan de voorzijde van Amsterdam Centraal kan aankomen. Hiervoor zijn 2 mogelijke aanlandingen in beeld. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Voorzijde Prins Hendrikkade *(onderdeel alternatief)*	**Voorzijde Stationsplein**
Vanaf de Prins Hendrikkade van Amsterdam Centraal via Haarlemmer Houttuinen naar Hemknoop	Vanaf het Stationsplein van Amsterdam Centraal via Haarlemmer Houttuinen naar Hemknoop
	

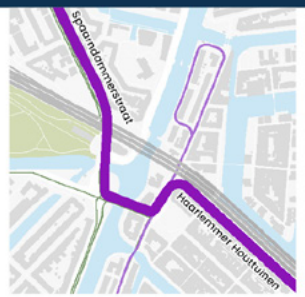
Als onderdeel van dit onderzoek bekijken we of het kansrijk is om de tram van Amsterdam Centraal naar Hemknoop door te trekken richting Sloterdijk om het alternatief te optimaliseren. Er zijn dus 2 mogelijke eindpunten in beeld. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Eindpunt bij Hemknoop *(onderdeel alternatief)*	**Eindpunt bij Sloterdijk**
	

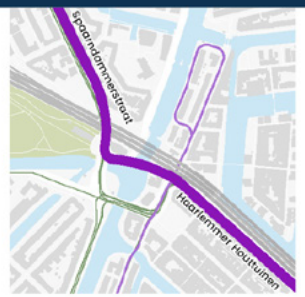
4.6.4 Brug over de Singelgracht/Westerkanaal

Deze optimalisatie geldt voor de metroalternatieven. Wanneer bij de alternatieven trein en/of sneltram wordt gekozen voor een route via de Haarlemmer Houttuinen, geldt deze optimalisatie ook voor die alternatieven. Voor de tramlijn tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk en tussen Amsterdam Centraal en Hemknoop onderzoeken we de inpassing in het drukke gebied rond het Haarlemmerplein. Daarbij onderzoeken we een brug over de Singelgracht/Westerkanaal, op een bestaande of nieuwe locatie. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Bestaande brug
(onderdeel alternatief)



Nieuwe brug
locatie nog nader te bepalen ten zuiden of ten noorden van de spoorbundel

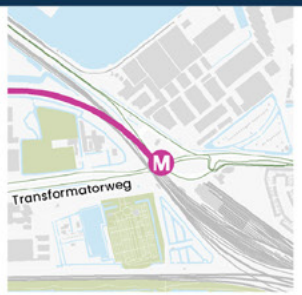




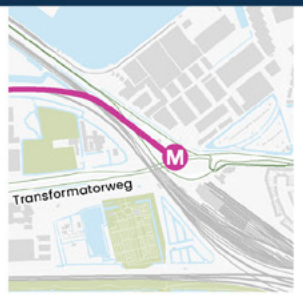
4.6.5 Metrostation Hemknoop Noord, Hemknoop Buurtvariant en Hemknoop Zuid en Minervahaven

Deze optimalisaties gelden voor het alternatief Hemknoop. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

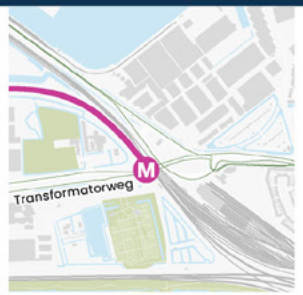
Metro naar Hemknoop met station op hoogte aan de noordzijde van het spoor
(onderdeel alternatief)



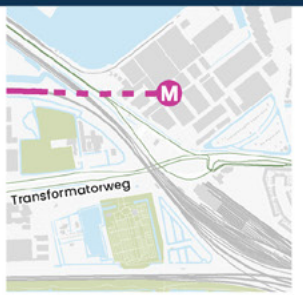
Metro naar Hemknoop met station op hoogte aan de noordzijde van het spoor, parallel aan de Nieuwe Hemweg (buurtvariant)



Metro naar Hemknoop met station op hoogte aan de zuidzijde van het spoor



Metro naar Minervahaven met ondergronds station



4.6.6 Metrostation Hemknoop Noord en Hemknoop Buurtvariant

Deze optimalisaties gelden voor het alternatief Spaarndammerstraat. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Metro naar Hemknoop met station op hoogte aan de noordzijde van het spoor
(onderdeel alternatief)



Metro naar Hemknoop met station op hoogte aan de noordzijde van het spoor, parallel aan de Nieuwe Hemweg (buurtvariant)





4.6.7 De sneltram vanaf Amsterdam Centraal naar Sloterdijk

Deze optimalisaties gelden voor het alternatief sneltram. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

Westerdoksdijk *(onderdeel alternatief)*	**Haarlemmer Houttuinen**
Vanaf Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk en Hemknoop naar Sloterdijk	Vanaf Amsterdam Centraal via Haarlemmer Houttuinen, Spaarndammerstraat en Hemknoop naar Sloterdijk
	

Als optimalisatie binnen dit alternatief bekijken we de route richting Sloterdijk. Dit kan op 2 manieren. Dit wordt hieronder visueel weergegeven.

Basisweg *(onderdeel alternatief)*	**Hatostraat**
Vanaf Amsterdam Centraal via Basisweg en Piarcoplein naar Sloterdijk	Vanaf Amsterdam Centraal via Hatostraat naar Sloterdijk
	

Daarnaast bekijken we of de sneltram via Westerdoksdijk aan de voorzijde van Amsterdam Centraal kan aankomen. Hier zijn 2 mogelijke aanlandingen in beeld. Deze worden hieronder visueel weergegeven.

IJ- zijde *(onderdeel alternatief)*	**Voorzijde Stationsplein**
Vanaf de IJ-zijde van Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk naar Hemknoop	Vanaf de voorzijde van Amsterdam Centraal via Westerdoksdijk en Hemknoop
	



4.6.8 Van Diemenstraat

Deze optimalisatie geldt voor alternatief trein en alternatief sneltram. Onderdeel van de alternatieven is een route via Westerdoksdijk, daarbij rijdt de (snel)tram over een nieuw te realiseren kade ten noorden van de Van Diemenstraat en het autoverkeer door de Van Diemenstraat. In de optimalisatie onderzoeken we of het (snel)tram tracé door de Van Diemenstraat kan lopen (in plaats van over een nieuw te realiseren kade ten noorden van de Van Diemenstraat).

Sneltram Van Diemenkade *(onderdeel alternatief)*	**Sneltram Van Diemenstraat**	**Tram Van Diemenkade** *(onderdeel alternatief)*	**Tram Van Diemenstraat**
Vanaf Westerdoksdijk via de kade ten noorden van de Van Diemenstraat naar Hemknoop	Vanaf Westerdoksdijk via de Van Diemenstraat naar Hemknoop	Vanaf Westerdoksdijk via de kade ten noorden van de Van Diemenstraat naar Hemknoop	Vanaf Westerdoksdijk via de Van Diemenstraat naar Hemknoop
			



5. Reikwijdte en detailniveau van het MER

In dit hoofdstuk gaan we in meer detail in op welke (milieu)effecten van de alternatieven worden onderzocht en beoordeeld.

Paragraaf 5.1 beschrijft het plan- en studiegebied. Vervolgens gaat paragraaf 5.2 in op de relevante wet- en regelgeving voor de MIRT-verkenning. Daarnaast beschrijft paragraaf 5.3 de referentiesituatie en raakvlakprojecten voor de verkenning. In paragraaf 5.4 lichten we per beoordelingsaspect toe welke effecten worden onderzocht en leggen we uit met welke mate van diepgang we de onderzoeken doen (paragraaf 5.5).

5.1 Plan- en studiegebied

In hoofdstuk 1 is het plangebied van OVSA al toegelicht. In deze paragraaf richten we ons vooral op het studiegebied. Dat is het gebied waar we de effecten van de alternatieven onderzoeken. Het studiegebied is groter dan het plangebied en kan per milieuthema verschillen. Bijvoorbeeld bij verkeer wordt er gekeken naar het effect op de andere OV-verbindingen o.a. richting Schiphol.



5.2 Wet- en regelgeving en beleid

Het MER gaat in op wet- en regelgeving en op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast wordt gekeken naar het beleid van het waterschap. Ook gaat het MER in op de recente ontwikkelingen daarin, die randvoorwaarden stellen aan de toekomstige ontwikkelingen in het plan- en studiegebied van de MIRT-verkenning OVSA. Verder worden de structuur-/omgevingsvisies en het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam in beschouwing genomen. Hierbij ligt de focus op ruimtelijke-, binnenstedelijke ontwikkelingen en infrastructuur. In bijlage 2 zijn de belangrijkste beleidskaders opgenomen.



5.3 Referentiesituatie en raakvlakprojecten

De referentiesituatie is een belangrijk onderdeel van de beoordeling en de onderzoeksmethodiek. Effecten van de alternatieven worden bepaald door alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie. Daarnaast kijken we in het onderzoek ook naar een aantal belangrijke raakvlakken.

Referentiesituatie

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen zonder de realisatie van de alternatieven. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich voordoen als de OV-verbinding niet wordt gerealiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de gevolgen van het vastgestelde beleid en met de realisatie van projecten waarover al ontwerp-besluitvorming heeft plaatsgevonden. Voor de onderzoeken houden we 2040 als referentiejaar aan om de milieueffecten te bepalen.

De referentiesituatie voor de MIRT-verkenning is:

- De ontwikkeling van Haven-Stad Zuid, waarbij de aantallen woningen en arbeidsplaatsen onderdeel zijn van de referentiesituatie. Voor een aantal wijken kunnen effecten al nauwkeuriger worden onderzocht, bijvoorbeeld omdat de ruimtelijke inrichting of bouwvolumes al concreter zijn uitgewerkt:
  - De ruimtelijke plannen voor Sloterdijk Stationskwartier (voorheen Sloterdijk Centrum), inclusief de ontwikkeling van het Dijkpark langs het spoor langs de Hatostraat – Condensatorweg en de ontwikkeling van een geluidsscherm.
  - De ruimtelijke plannen voor Sloterdijk I Zuid.
  - De locaties van of aanpassingen aan (toekomstige) oppervlaktewatergangen in Haven-Stad Zuid.
- De realisatie en implementatie van de HOV-busverbinding tussen stations Sloterdijk en Amsterdam Centraal en de wijzigingen aan de buurt die dit met zich meebrengt, zoals bijvoorbeeld aan het Piarcoplein en de Transformatorweg.
- De verbouwing (spoor- en perronaanpassingen) op station Amsterdam Centraal als onderdeel van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarbij meer ruimte gemaakt wordt voor reizigers door het uitbreiden van de opgangen naar perrons, perrons te verbreden en verlengen en aanpassingen aan de spoorinfrastructuur te doen.
- De herinrichting van de Van Diemenstraat. Het straatprofiel wordt aangepast om de straat veiliger en overzichtelijker te maken. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Belangrijke raakvlakprojecten MIRT-verkenning

Naast autonome ontwikkelingen zijn er ook andere relevante initiatieven en projecten die een raakvlak hebben met de MIRT-verkenning. Een raakvlakproject is een project dat geen onderdeel is van de MIRT-verkenning, maar wel van invloed kan zijn op het proces of de inhoud van de verkenning. Over deze projecten heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. Daarom zijn dit nog geen autonome ontwikkelingen.

In het plangebied en de omgeving zijn meerdere initiatieven en projecten die een relatie (kunnen) hebben met de MIRT-verkenning. Met en over deze raakvlakprojecten vindt afstemming plaats.



Projecten en initiatieven met belangrijke raakvlakken, zijn:

- De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) draagt bij aan het verbeteren van het OV tussen Amsterdam Zuid en Haarlemmermeer. De uitkomsten van dit project kunnen van invloed zijn op de beschikbaarheid van het OV aan de zuid- en westzijde van Amsterdam.
- Het programma Zuidasdok draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amsterdam en het noordelijk deel van de Randstad, zowel met het OV als via de weg. Het programma heeft een aantal raakvlakken. Daarbij gaat het specifiek om het onderdeel derde perron (5e en 6e spoor). De ondertunneling van de A10 maakt het mogelijk om station Amsterdam Zuid uit te breiden met een vijfde en zesde spoor (een derde perron). Na realisatie kunnen de internationale treinen worden verplaatst van station Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. Voor een aantal alternatieven kan dit van invloed zijn op de realisatie.
- Het spooremplacement Zaanstraat bestaat nu vooral uit treinsporen en wordt mogelijk in de toekomst herontwikkeld. Herontwikkeling van het emplacement is mogelijk, mits er voor de bestaande functionaliteiten andere geschikte locatie(s) gevonden worden. Een aantal alternatieven uit de MIRT-verkenning heeft een raakvlak met de huidige functionaliteiten van het spooremplacement.
- De Westbrug is onderdeel van het programma ‘Sprong over 't IJ’. Binnen dit programma wordt gewerkt aan het structureel verbeteren van de oversteek over het IJ voor fietsers, voetgangers en mogelijk ook voor OV door het toevoegen van vaste oeververbindingen – naast bestaande en nieuwe pontveren. De Westbrug is gepland tussen Haven-Stad Zuid en de NDSM-werf (Amsterdam Noord). Er wordt nog onderzoek gedaan naar de precieze invulling, volgens planning zou de Westbrug rond 2040 gerealiseerd moeten worden.



Figuur 5.1 Integraal beoordelingskader

5.4 Beoordeling alternatieven

In het MER gaan we de alternatieven, zoals beschreven in hoofdstuk 4, uitwerken en onderzoeken, zodat we deze met elkaar kunnen vergelijken voor zeef 2. Zeef 2 bestaat uit het beoordelen van de alternatieven om te komen tot een voorkeursalternatief. Het integrale/brede beoordelingskader voor zeef 2 is weergegeven in Figuur 5.1. Aan de hand van het beoordelingskader kunnen de bestuurders een afweging maken voor het voorkeursalternatief. Dit kader omvat meerdere thema's naast leefomgeving, zoals kosten en toekomstvastheid. Bij toekomstvastheid kijken we onder meer naar de toekomstbestendigheid en robuustheid van alternatieven op de langere termijn (2050). Het beoordelingskader van het MER betreft slechts één onderdeel van een breder afwegingsproces en wordt verder uitgewerkt in deze paragraaf. Hierbij gaan we in op hoe de (milieu)effecten van de alternatieven worden onderzocht en beoordeeld in het MER.



5.4.1 Doelbereik

Tegelijkertijd met het opstellen van het plan-MER vindt ook toetsing op doelbereik plaats. Dit betekent dat inzichtelijk wordt gemaakt en wordt beoordeeld in hoeverre de 4 alternatieven een bijdrage leveren aan het bereiken van de projectdoelstelling van de MIRT-verkenning. Daarbij wordt gekeken naar verschillende criteria en sub-criteria, zoals weergegeven in onderstaande tabel. De conclusie van de analyse van doelbereik zal worden overgenomen in het plan-MER.

Aspect	Criteria	Toelichting
Doelbereik	Functioneren alternatief	De mate waarin een alternatief invloed heeft op het gebruik van OV. Daarbij wordt naar verschillende subcriteria gekeken: vervoerswijzekeuze, vervoer-waarde, gebruik nieuwe stations en capaciteit OV.
	Impact op bestaande OV	De mate waarin een alternatief invloed heeft op het bestaande OV. Daarbij wordt naar verschillende sub-criteria gekeken: capaciteit bestaand OV-netwerk in het studiegebied en transferdruk bestaande stations.
	OV Kwaliteit	De mate waarin een alternatief invloed heeft op de kwaliteit van het OV. Daarbij wordt naar verschillende subcriteria gekeken: reistijdwinst, kwaliteit van verbindingen en comfort.
	Moment van ingebruikname	Het moment waarop een alternatief, of een onderdeel daarvan, gereed kan zijn om in gebruik te worden genomen.

Tabel 5.1 Uitwerking doelbereik alternatieven



5.4.2 Effecten op de leefomgeving

In onderstaande tabel staan de te onderzoeken criteria en subcriteria (reikwijdte), de onderbouwingen waarom de betreffende aspecten zullen worden onderzocht (toelichting) en de bijbehorende detailniveaus (beoordelingswijze). Het gaat zowel om effecten in de eindsituatie/gebruiksfase als tijdens de bouw- en aanlegfase.

Criterium	Subcriteria	Toelichting	Beoordelingswijze
Effecten tijdens de eindsituatie/gebruiksfase			
Verkeer	Verkeersveiligheid	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op verkeersveiligheid van fietsers, voetgangers en autoverkeer. Daarbij wordt gekeken naar de kans op ongevallen.	Semi-kwantitatief
	Barrièrewerking	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op oversteekbaarheid, barrièrewerking en het auto- en fietsnetwerk (doorstroming).	Semi-kwantitatief
Gezondheid	Trillingen	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op hinder door trillingen in de gebruiksfase.	Semi-kwantitatief
	Geluid	We onderzoeken de mate waarin een alternatief de geluidshinder in de gebruiksfase positief of negatief beïnvloedt.	Semi-kwantitatief
	Luchtkwaliteit	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op de luchtkwaliteit voor maatgevende stoffen (NOx, PM10, PM2,5).	Semi-kwantitatief
	Elektromagnetische straling (vanwege bovenleidingen)	We onderzoeken de mate waarin elektromagnetische straling optreedt als gevolg van bovenleidingen in relatie tot gezondheid van omwonenden.	Kwalitatief
Veiligheid	Externe veiligheid	We onderzoeken de mate waarin door het toevoegen van een alternatief externe veiligheidsrisico's worden beperkt of geïntroduceerd, denk daarbij aan raakvlak met plaatsgebonden risicocontouren en aandachtsgebieden van omliggende risicobronnen.	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	We onderzoeken de mate waarin sociale veiligheidsrisico's worden beperkt of geïntroduceerd.	Kwalitatief
Ruimtelijk kwaliteit	Stedelijk landschap	We doen onderzoek naar de mate waarin alternatieven invloed hebben op het stedelijk landschap. *NB: Deze beoordeling vindt plaats aan de hand van het aspect stedelijk perspectief. Voor dat aspect wordt een kader ruimtelijke kwaliteit opgesteld, dat wordt gehanteerd bij de toetsing.*	Kwalitatief
	Beleving van de effecten op de leefomgeving	We onderzoeken de beleving van de effecten op de leefomgeving van de alternatieven. Hieronder vallen de beleving van geluid, lucht, veiligheid, barrières, cultuurhistorie en klimaat.	Kwalitatief
	Cultureel erfgoed	We onderzoeken de mate waarin monumenten (rijks- en gemeentelijke monumenten), het rijksbeschermd stadsgezicht en UNESCO werelderfgoed worden beïnvloed.	Kwalitatief
	Archeologie	We onderzoeken de mate waarin archeologische verwachtingszones fysiek worden geraakt.	Kwalitatief
Natuur	Groenstructuren	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op de hoofdgroenstructuur en de ecologische structuur van Amsterdam.	Kwalitatief
	Beschermde soorten en biodiversiteit	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op de biodiversiteit en op beschermde verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen en verbindingen van beschermde soorten.	Kwalitatief
	Bomen en houtopstanden	We onderzoeken de mate waarin een alternatief (monumentale) bomen en houtopstanden raakt.	Kwalitatief
	Natura 2000 (stikstof)	We onderzoeken de mate waarin een alternatief een negatief of positief effect heeft op de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden.	Semi-kwantitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	We onderzoeken de mate waarin een alternatief de bodemkwaliteit positief of negatief beïnvloedt.	Kwalitatief
	Water	We onderzoeken de mate waarin een alternatief de waterhuishouding en waterveiligheid beïnvloedt. Voor de waterhuishouding kijken we vooral naar de toe- of afname van verharding en eventuele dempingen van oppervlaktewater. Voor waterveiligheid kijken we naar de mate waarin waterkeringen worden geraakt.	Kwalitatief
	Ontplofbare Oorlogsresten	We onderzoeken de mate waarin raakvlakken optreden met mogelijk aanwezige ontplofbare oorlogsresten.	Kwalitatief
Klimaat-bestendigheid	Klimaatbestendigheid	We onderzoeken de mate waarin een alternatief klimaatbestendig is of eenvoudig kan worden gemaakt. Daarbij ligt de focus op hittestress, wateroverlast door extreme buien en droogte.	Kwalitatief
Duurzaamheid	Energiegebruik	We onderzoeken de vraag naar elektriciteit van een alternatief in de gebruiksfase en de gevolgen daarvan voor het netwerk.	Kwalitatief
Effecten op bouw- en aanlegfase			Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde gebieden	Tijdelijke effecten op Natura 2000-gebieden (stikstof)	Kwantitatief
	Beschermde soorten	Tijdelijke effecten op soorten	Kwalitatief
Gezondheid	Tijdelijke effecten op gezondheid	Tijdelijke geluidhinder (bouwlawaai)	Kwalitatief
		Tijdelijke trillinghinder	Kwalitatief
		Tijdelijke emissies en effect op de luchtkwaliteit	Kwalitatief
		Tijdelijke lichthinder	Kwalitatief
Verkeer	Tijdelijke effecten op verkeer	Verkeershinder in de aanlegfase voor bestaand OV (inclusief stations) en overig verkeer	Kwalitatief
		Tijdelijke effecten op verkeersveiligheid fietsers, voetgangers en autoverkeer	Kwalitatief
		Bereikbaarheid van bestaande functies	Kwalitatief

Tabel 5.2 Reikwijdte en detailniveau van het MER

In het beoordelingskader zeef 2 laten we enkele subcriteria buiten beschouwing. Dat doen we omdat deze geen onderscheid opleveren tussen de alternatieven of omdat effecten op voorhand zijn uit te sluiten. Binnen het thema gezondheid wordt lichthinder niet verder onderzocht. Het hoogstedelijke gebied bevat in de referentiesituatie al veel lichtbronnen. Daardoor is lichthinder geen onderscheidend criterium.

Binnen het thema natuur worden effecten op Natura 2000-gebieden (met uitzondering van stikstof) en het Natuurnetwerk Nederland niet onderzocht. Deze gebieden liggen op grote afstand van het plangebied, waardoor directe effecten zijn uitgesloten.



Binnen het thema bodem en water worden aardkundige waarden, bodemstabiliteit, bodemdaling, zettingen en effecten op grondwater, kabels en leidingen, bodemleven en oevers niet meegenomen. Omdat geen van de alternatieven een ondergronds tracé bevat, worden geen relevante effecten voor de besluitvorming in de verkenning op deze criteria verwacht. Ook materiaalgebruik en circulariteit worden in de MIRT-verkenning niet beoordeeld. In deze fase vindt nog geen (verdiepend) onderzoek plaats naar het materiaalgebruik van de alternatieven, waardoor een beoordeling op deze aspecten niet past bij het uitwerkingsniveau. Wel worden kansen voor materiaalgebruik geïdentificeerd, die indien relevant in de planning en studiefase nader worden bekeken.

5.5 Beoordelingsmethodiek

In het plan-MER wordt het milieueffect uitgedrukt op basis van een vijfpuntschaal, zie onderstaande tabel. De effecten worden beschreven voor de in hoofdstuk 4 genoemde alternatieven.

Beoordeling	Effect op de leefomgeving
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Geen effect
-	Negatief effect
- -	Zeer negatief effect

Tabel 5.3 Vijfpuntschaal beoordeling zeef 2

6. Vervolgproces

Dit hoofdstuk beschrijft de formele participatie in de vorm van inspraak (paragraaf 6.1) en gaat in meer detail in op het proces dat na deze notitie volgt (paragraaf 6.2).

6.1 Inspraak NRD

Deze concept-NRD bevat de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER. Het doel van de mer-procedure is het bijdragen aan een zorgvuldig afgewogen voorkeursalternatief voor de nieuwe OV-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. De NRD is een eerste stap in deze procedure.

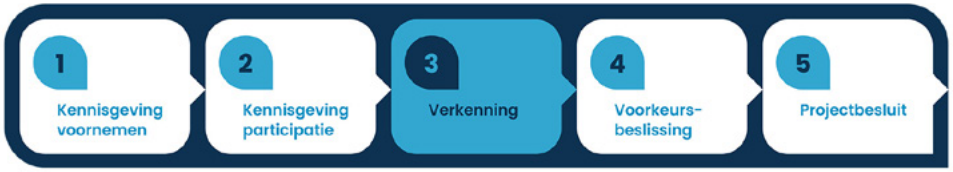
De concept-NRD ligt 6 weken digitaal ter inzage, via de formele publicaties en de projectwebsite worden belangstellenden en de brede omgeving hierover geïnformeerd. De terinzagelegging van de NRD is een belangrijk participatie- en inspraakmoment binnen de mer-procedure. Dit biedt belanghebbenden de mogelijkheid om mee te denken over de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken in het plan-MER. Het meedenken door belanghebbenden draagt bij aan een doelgerichte en zorgvuldige afbakening van het onderzoek, voorkomt onnodige breedte en versterkt de kwaliteit van de NRD en daarmee de basis voor het plan-MER. Daarnaast vormt de periode van terinzagelegging een transparant participatiemoment waarin reacties kunnen worden ingediend, wat bijdraagt aan het maatschappelijk draagvlak. Tegelijkertijd vragen de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat advies over de NRD aan de Commissie mer. Iedereen kan een reactie indienen gedurende de terinzagelegging. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een reactie op een of meerdere van onderstaande vragen:

- Mist u onderzoeksthema's in de NRD?
- Wat zou u specifieker onderzocht willen hebben en waarom?

Na de terinzagelegging worden alle ingediende reacties beantwoord in de reactienota. Het advies van de Commissie mer wordt ook in de reactienota opgenomen.

Ook werken we de alternatieven verder uit en maken we inpassingsontwerpen. Daarbij kijken we naar de mogelijke optimalisaties die in deze concept-NRD zijn opgenomen. Het is mogelijk dat een of meerdere van deze optimalisaties in de alternatieven een plek krijgen, de overige optimalisaties vallen af. Er worden geen nieuwe optimalisaties toegevoegd, in de vorm van een nieuw tracé door een andere straat. In de definitieve NRD geven we aan welke optimalisatie in welk alternatief een plek krijgt en welke dus afvallen.

Samen met de reacties en het advies van de Commissie mer wordt de NRD, indien nodig, bijgesteld. Vervolgens wordt de NRD door het bevoegd gezag vastgesteld. De definitieve NRD wordt gepubliceerd op de projectwebsite, het Platform Participatie en de gemeentelijke website.



Figuur 6.1 Stappen mer-procedure en de samenhang met de procedure Voorkeursbeslissing



6.2 Vervolgproces MIRT-verkenning

Zoals gezegd is de NRD het kader voor het plan-MER. Het plan-MER vormt, samen met de andere informatie in de verkenning, de input voor een integrale beoordeling van de alternatieven. Op basis van deze integrale beoordeling en de bestuurlijke afweging van alle belangen, stellen de bestuurders het voorkeursalternatief vast. De alternatieven zijn samengesteld uit verschillende onderdelen. Het voorkeursalternatief kan één van de, in deze NRD opgenomen, alternatieven zijn of worden samengesteld uit de onderdelen van de alternatieven. Denk bijvoorbeeld aan een voorkeursalternatief waarin een treinstation Hemknoop wordt gecombineerd met een sneltram en een reguliere tram.

Zodra de ontwerp-voorkeursbeslissing is opgesteld, wordt deze samen met het plan-MER, naar verwachting in 2028, weer voorgelegd aan de omgeving voor een formele terinzagelegging van 6 weken. Tijdens deze 6 weken kan iedereen een zienswijze indienen op de ontwerp-voorkeursbeslissing en het plan-MER. Het bevoegd gezag vraagt de Commissie mer het MER te toetsen in deze periode. De ingediende reacties en het advies van de Commissie mer over het plan-MER worden bij de definitieve voorkeursbeslissing betrokken.

Naar verwachting zal in 2028 de ontwerp-voorkeursbeslissing op grond van de Omgevingswet worden vastgesteld. Afhankelijk van wat de voorkeursbeslissing inhoudt, wordt in de MIRT-planning- en studiefase een Projectbesluit door de Staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of een besluit tot een omgevingsplanwijziging (Gemeentelijk Project van Publiek Belang door de gemeenteraad van Amsterdam) genomen.

Bijlage 1 Verklarende woordenlijst

	Woord	Omschrijving
A	Alternatief	Een alternatief is een totaaloplossing voor de opgave, een samenhangend pakket van bouwstenen dat voor de gestelde opgave een oplossing biedt. Deze kan bestaan uit kansrijke oplossingsrichtingen uit de NKO, maar hoeft niet precies gelijk te zijn aan die kansrijke richtingen. Waar mogelijk worden de alternatieven namelijk geoptimaliseerd op basis van inzichten uit de eerdere beoordeling. We spreken van oplossingsrichtingen tot en met *notitie kansrijke oplossingsrichtingen* (einde Analytische fase). We spreken van alternatieven vanaf *notitie reikwijdte en detailniveau* (start Beoordelingsfase).
	Amsterdam Centraal	Hiermee wordt expliciet het station bedoeld.
	Amsterdam centrum	Hiermee bedoelen we het westelijk deel van de historische binnenstad, niet specifiek het station Amsterdam Centraal.
	Autonome ontwikkeling	Ontwikkelingen die zich voordoen als een van de alternatieven niet wordt gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.
B	(Beoordelings)aspect	De overkoepelende aspecten waarop alternatieven beoordeeld worden in zeef 2. Deze zijn 'doelbereik', 'haalbaarheid', 'toekomstvastheid', 'kosten en baten', 'stedelijk perspectief', 'effecten op de leefomgeving' en 'omgevingsinbreng en gebruiksperspectief'.
	Bevoegd gezag	Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer (waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld) het besluit te nemen. Dit zijn besluiten in het kader van de Omgevingswet.
	Binnenring	De "binnenring" is een route net buiten het historisch centrum van Amsterdam bestaande uit onder andere de Marnixstraat, Leidseplein, Weteringschans, Sarphatistraat en Czaar Peterstraat. Deze ring is voornamelijk bedoeld voor fietsers, OV en bestemmingsverkeer, en vormt een herkenbare verbinding rond het centrum.
C	Capaciteit	Hoeveel reizigers een vervoermiddel of verbinding kan vervoeren in een bepaalde tijd.
	Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)	Een landelijke commissie met ruim 200 onafhankelijke deskundigen (niet alleen milieudeskundigen). Voor elk op te stellen dan wel opgesteld milieueffectrapport wordt een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep, bestaande uit een voorzitter, secretaris en inhoudelijke deskundigen, adviseert het bevoegd gezag over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport dan wel over de kwaliteit en volledigheid van de informatie in het opgesteld milieueffectrapport.

	Woord	Omschrijving
I	Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
K	Kwalitatief	Een beoordeling op basis van parate kennis, ervaringen, kengetallen en/of literatuur.
	Kwantitatief	Een beoordeling op basis van modelstudies en/of berekeningen
M	mer	De procedure van de milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in die besluitvorming. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een notitie reikwijdte en detailniveau, een milieueffectrapport en het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld.
	MER	Het milieueffectrapport. Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven en varianten worden onderzocht.
	MKBA	Een Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse (MKBA) volgens de Werkwijze MKBA bij MIRT (Rijksoverheid, 19 februari 2025), die vanuit een maatschappelijk oogpunt en brede welvaart inzicht biedt in hoe de kosten en baten van de alternatieven zijn samengesteld en hoe deze zich tot elkaar verhouden.
O	Ontsluiting	Hoe goed een gebied bereikbaar wordt gemaakt door OV, zodat mensen makkelijk naar hun bestemming kunnen reizen.
	Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
	Oplossingsrichting	Samenhangend geheel van bouwstenen dat voor de gestelde opgave een mogelijke oplossing biedt. Of de oplossingsrichting kansrijk is wordt beoordeeld in zeef 1. We spreken van oplossingsrichtingen tot en met *notitie kansrijke oplossingsrichtingen* (einde Analytische fase). We spreken van alternatieven vanaf *notitie reikwijdte en detailniveau* (start Beoordelingsfase).
	Optimalisatie	Mogelijke verbetering van een alternatief, die tijdens de technische uitwerking en het maken van inpassingsontwerpen wordt onderzocht. Een optimalisatie kan, afhankelijk van de uitkomsten, leiden tot een aanpassing van het alternatief.
	OV	Het openbaar vervoer.

	Woord	Omschrijving
O	OV-netwerk	Het geheel van alle trein-, metro-, tram- en busverbindingen in een gebied.
P	Plangebied	Het geografisch afgebakende gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.
	Projectorganisatie	Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie van de gemeente Amsterdam.
	Projectpartners	Onder de projectpartners vallen de volgende organisaties: ProRail, NS, GVB, directie Verkeer en Openbare Ruimte van Gemeente Amsterdam, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
	Projectteam	Het team dat aan de uitvoering van de MIRT-verkenning OVSA werkt (Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie van de Gemeente Amsterdam en het consortium Arup-TAUW).
R	Reistijd	De tijd die een reiziger nodig heeft om van vertrekpunt tot bestemming te komen.
	Referentiesituatie	Dit is de situatie waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan dus verondersteld wordt dat ze in het toekomstjaar zijn gerealiseerd (de zogenaamde autonome ontwikkelingen).
S	Semi-kwantitatief	Een beoordeling die gebruik maakt van beschikbare kwantitatieve data (zoals modelstudies en/of berekeningen) en daar op kwalitatieve wijze (expert judgement) een oordeel over geeft.
	Studiegebied	Het geografische gebied waarbinnen de bereikbaarheid- en milieugevolgen worden onderzocht. Dit is een groter gebied dan het plangebied. De omvang van het studiegebied kan per te onderzoeken aspect verschillen.
	(Sub)criteria	Uitsplitsing van de beoordelingscriteria. Binnen het beoordelingsaspect doelbereik is het criterium 'functioneren alternatief' bijvoorbeeld verder uitgesplitst in vervoerswijzekeuze, vervoerwaarde, gebruik nieuwe stations en capaciteit OV.
T	Trechteringsproces	Het proces waarbij we van veel mogelijke oplossingsrichtingen via verschillende stappen (zeef 0, zeef 1, zeef 2) naar één *voorkeursalternatief* gaan.

	Woord	Omschrijving
V	**Voorkeursalternatief**	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Z	**Zeef 0**	Het eerste trechteringsmoment om van een lange lijst met oplossingsrichtingen (de longlist) naar een kortere lijst (de shortlist) te komen.
	Zeef 1	Het derde trechteringsmoment om van alternatieven naar een *voorkeursalternatief* te komen.
	Zienswijze	Een zienswijze is een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp-VKB. Terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum is geen formele stap in de procedure, dus daarom is hier geen sprake van een zienswijze, maar een reactie.

Bijlage 2 Beleidskaders

Hieronder zijn de belangrijkste beleidskaders opgenomen.

Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In de NOVI zijn 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven. Deze nationale belangen komen samen in 4 prioriteiten: een duurzaam economisch groeipotentieel, ruimte voor klimaatverandering en energietransitie, sterke en gezonde steden en regio's en toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied. De NOVI is op 15 september 2020 gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt. 2020, 48104). Hoewel de NOVI nog steeds de geldende nationale omgevingsvisie is, heeft het kabinet op 26 september 2025 de Ontwerp-Nota Ruimte vastgesteld als opvolger in voorbereiding. De ontwerpversie is vanaf 6 oktober 2025 openbaar ter inzage gelegd.
Programma Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)	Het programma NOVEX is de programmatische uitwerking van de NOVI. De nationale overheid legt hierin, samen met de provincies, gemeenten en waterschappen, de ruimtelijke puzzel van Nederland, om zo tot een uitvoeringsagenda te komen voor de NOVI. In de NOVEX zijn 17 NOVEX-gebieden aangewezen: gebieden waar zoveel opgaven samenkomen, dat er een apart plan (ontwikkelperspectief) is opgesteld. Een van deze gebieden is de Metropoolregio Amsterdam.
Omgevingswet	De Omgevingswet bundelt de wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. En regelt daarmee het beheer en de ontwikkeling van de leefomgeving. Met de Omgevingswet wordt gestreefd naar integrale besluitvorming.
Provinciaal	
Omgevingsvisie NH2050	Deze bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. Die visie is zelfbindend, dat wil zeggen dat de provincie zich aan haar eigen visie moet houden.
Visie Publieke Mobiliteit voor 2024-2034	Deze visie beschrijft de ambitie van provincie Noord-Holland voor het volledige systeem van publieke mobiliteit. Dat is een aantrekkelijk alternatief voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat overal in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is. Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.
Omgevingsverordening NH2022	In de omgevingsvisie staat wat de provincie wil bereiken en wat ze wil doen om dat te bereiken. Waar dat vraagt om regels om de doelen te halen, staat dat in de Omgevingsverordening.

Regionaal	
Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid'	Dit bevat de doelen en geeft richting aan de activiteiten, uitgaven en keuzes van de Vervoerregio Amsterdam vanuit het concept Brede Welvaart aan de hand van 5 thema's: Bereikbaarheid, Inclusiviteit, Duurzaamheid, Verkeersveiligheid en Gezondheid. De principes die dit ondersteunen zijn: de mens als startpunt, STOMP is de basis, ruimte en mobiliteit versterken elkaar en de regio's zijn divers, ieder gebied vraagt om een andere oplossing.
Visie Publieke Mobiliteit - Vervoerregio	De visie van de Vervoerregio Amsterdam is erop gericht de regio bereikbaar te maken met openbaar vervoer, deelmobiliteit én flexvervoer. Het doel is toegankelijk, duurzaam en deurreisvervoer dat aansluit op de behoefte van de reiziger, waardoor een eigen auto minder noodzakelijk wordt. Centraal staat een samenhangend netwerk (trein, tram, bus, deelvervoer) dat comfortabel, betrouwbaar en eenvoudig te gebruiken is.
Gemeente	
Omgevingsvisie Amsterdam 2050	In de omgevingsvisie staan de opgaven waar Amsterdam voor staat. De visie beschrijft de gewenste ontwikkeling op basis van vijf strategische keuzes. Dit zijn: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken. De visie bevat ook een ruimtelijk-programmatisch kader en een beleidsagenda waarin al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving is samengevat. Verder wordt aangegeven welke nieuwe richtingen nodig zijn.
Watervisie Amsterdam 2040	Deze Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De visie richt zich op een beter, duurzamer en doelmatiger gebruik van water en kades, zodat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.
MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030	De Mobiliteits Aanpak Amsterdam (MAA) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam. Hierin wordt geschetst hoe we Amsterdam ook in de toekomst bereikbaar willen houden en meer aandacht willen geven aan het verbeteren van de openbare ruimte. Behorend bij de MAA is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.
Uitvoeringsagenda Mobiliteit	De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto's.
Mobiliteitsstrategie Haven-Stad	Het mobiliteitsplan voor Haven-Stad in Amsterdam is gericht op de ontwikkeling van een compacte, duurzame stadswijk voor 2050. Het plan focust op hoogwaardig openbaar vervoer, fietsnetwerken en beperkt autogebruik, met specifieke mobiliteitsplannen voor deelgebieden die de komende 10-15 jaar transformeren.

Gemeente	
Omgevingsplan gemeente Amsterdam	Iedere gemeente heeft 1 omgevingsplan voor het gehele grondgebied. In het omgevingsplan staan gemeentelijke regels over de fysieke leefomgeving. Dit staat in artikel 2.4 van de Omgevingswet.
Waterschap Amstel Gooi en Vecht	
Waterschapsverordening (inclusief beleidsregels)	In de waterschapsverordening staan de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert.
Legger	De legger maakt het waterschap op basis van de waterschapsverordening. In de waterschapsverordening staan de regels van het waterschap voor dijken en het water. Hierin staan ook de regels voor het onderhoud van kleinere sloten.

Bijlage 3 Notitie kansrijke oplossingsrichtingen

Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)

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.



Colofon:
Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (OVSA)

Auteurs:
Combinatie Arup-Tauw

Fotografie:
Sanne Couprie

Documentnummer: OVSA/01201

Augustus 2026

www.ovsloterdijkamsterdam.nl

Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat