Overzichtsnota zienswijzen

(MIRT-)verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum

5 juni 2025

MIRT-verkenning
OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum

VALIDATIE EN AUTORISATIE

Document	**(MIRT-)verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum**
Dossier	[OM] Ruimtelijke procedures
Documentnr.	OVSA/00738
Versienr.	V3.0
Status	**Definitief**
Datum	5 juni 2025

Omschrijving en toelichting versie	**Datum**	**Versie**
Werkdocument	14 mei 2025	V0.e
Pre-conceptversie, ter review door MT en AOG	4 mei 2025	V0.e
Conceptversie, ter review door AWBG	15 mei 2025	V1.0
Eindconcept, ter kennisneming ACO	4 juni 2025	V2.0
Definitief	5 juni 2025	V3.0

Vrijgegeven door	**Datum**	**Versie**
Opdrachtgevers overleg (OGO)	5 juni 2025	V3.0

VOORWOORD

In deze overzichtsnota hebben wij alle zienswijzen gebundeld die zijn ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging van de Kennisgeving voornemen en participatie (MIRT-)verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum. De zienswijzen worden inhoudelijk formeel beantwoord bij de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, omdat dit nog geruime tijd duurt en vanwege transparantie is deze overzichtsnota opgesteld met een eerste reactie. Per zienswijze is aangegeven of de in de zienswijze opgenomen oplossing onderdeel is van de verkenning als oplossingsrichting, bouwsteen of aandachtspunt of dat de oplossing niet verder kan worden onderzocht omdat deze buiten de scope van de verkenning valt.

Dit document is opgesteld door projectorganisatie OVSA (OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum) in opdracht van de gemeente Amsterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vervoerregio Amsterdam. De eerste twee organisaties vormen gezamenlijk het bevoegd gezag voor de (MIRT-)verkenning.

COLOFON

Overzichtsnota ingediende zienswijzen op
Kennisgeving voornemen en Participatie (MIRT-)verkenning OVSA

5 juni 2025

INHOUD

1. Inleiding 5
1.1 Inhoud en doel van het project 5

2. Manier van behandelen zienswijzen 9
2.1 Kennisgeving 9
2.2 Overzichtsnota 9
2.3 Van bouwsteen naar oplossingsrichting 10
2.4 Toetsing aangedragen oplossingsrichtingen 10
2.5 Participatieplan 11

3. Beantwoording zienswijzen 12
3.1 Particulier 01 12
3.2 Particulier 02 12
3.3 Particulier 03 13
3.4 Particulier 04 14
3.5 Particulier 05 14
3.6 Gasunie 06 15
3.7 Particulier 07 15
3.8 Particulier 08 16
3.9 Particulier 09 16
3.10 Particulier 10 17
3.11 Particulier 11 17
3.12 Reizigersvereniging Rover 012 18
3.13 Particulier 13 24
3.14 Particulier 14 25
3.15 Particulier 15 25

4. Slotbeschouwing 27
4.1 Hoe nu verder? 27
4.2 Van Kennisgeving naar voorkeursbeslissing 27
4.3 Participatie 28

Bijlage 1 Begrippen en afkortingen 29

1. INLEIDING

1.1 Inhoud en doel van het project

Aanleiding
De locatie Haven-Stad in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is aangewezen als één van de belangrijkste woningbouwlocaties in Nederland. In dit nieuwe stadsgebied is plaats voor 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Het duurt tot na 2050 totdat Haven-Stad helemaal klaar is. Dit vraagt om een integrale benadering van de ontsluiting in dit deel van de stad, en van dit deel van de stad naar de rest van de regio en het land. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid voor Haven-Stad (met de relatief hoge dichtheid) te kunnen garanderen, moet het autoverkeer worden beheerst. Het huidige OV-netwerk in de MRA staat momenteel op verschillende onderdelen al onder druk. Overvolle bussen, trams, treinen en metro's en toenemende onbetrouwbaarheid zijn daarvan het gevolg. Daarnaast zorgen bevolkingsgroei, de verstedelijkingsopgave en internationaal treinverkeer de komende periode naar verwachting voor een forse toename van het aantal reizigers.

Te hoge aantallen overstappende reizigers kunnen leiden tot veiligheids- en comfortproblemen en toegenomen reistijden. Om dit op te vangen worden nu al aanpassingen gedaan op stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Naast de ontwikkeling van Haven-Stad, worden ook op andere plekken in Amsterdam woningen bijgebouwd. Verwacht wordt dat de transferdruk hierdoor toeneemt, zowel op station Amsterdam Sloterdijk als op Amsterdam Centraal. Ook het gebruik van trein, bus, tram en metro zal toenemen. De huidige problemen van het OV worden – zelfs zonder rekening te houden met de volledige ontwikkeling van Haven-Stad – in de toekomst alleen maar groter.

Om Haven-Stad Zuid te ontwikkelen tot een hoog stedelijk, leefbaar en duurzaam ingericht woon- en werkgebied, en om (toekomstige) knelpunten in bestaande OV-netwerken aan te pakken, werken Rijk en regio samen aan de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum. De startbeslissing hiervoor is met het vaststellen van het startdocument genomen in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) op 15 juni 2023 door de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarmee zijn de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) van november 2022 voor het starten van de MIRT-verkenning bekrachtigd.

Medio december 2024 hebben de drie opdrachtgevende partijen afspraken over de scope, de planning, de verantwoordelijkheden en het beschikbare budget voor de uitvoering van de MIRT-verkenning vastgelegd in een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst (SOK).

Opgave en projectdoelstelling
In verband met de plannen voor de grootschalige binnenstedelijke ontwikkellocatie Haven-Stad Zuid en de randvoorwaardelijke schaalsprong naar een hoogwaardig OV-netwerk, zijn partijen voornemens om een ontbrekende schakel in het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum te ontwikkelen, inclusief de aansluiting op de nationale en lokale/regionale OV-netwerken. Hierbij dienen vervoersbewegingen in oost-westelijke en noord-zuidelijke richting gefaciliteerd te worden. Bestaande OV-netwerken mogen hierbij niet worden overbelast.

Om Haven-Stad Zuid te ontwikkelen tot een hoogstedelijk, leefbaar en duurzaam ingericht woon- en werkgebied, en om (toekomstige) knelpunten in bestaande OV-netwerken aan te pakken, werken Rijk en regio samen aan de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum. Het doel van de MIRT-verkenning is om te komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035). Daarmee wordt invulling gegeven aan de noodzakelijke schaalsprong van het openbaar vervoer aan de noordwestkant van Amsterdam. In de totstandkoming van het voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting wordt toekomstvastheid als beoordelingscriterium meegenomen.

(MIRT-)verkenning OVSA
Deze verkenning maakt gebruik van de MIRT-systematiek. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en is een gebruikelijke systematiek 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 vier fasen: de voorbereidingsfase (formulering initiatief), de verkenningsfase, de planning- en studiefase en de aanlegfase (realisatie) en beheer (zie figuur 3). De komende jaren wordt in de (MIRT-)verkenning OVSA gewerkt aan de verkenningsfase.

In de (MIRT-)verkenning worden alle denkbare oplossingen verzameld en de haalbare oplossingen uiteengezet om vervolgens te trechteren naar één slimme, duurzame en haalbare oplossing: het voorkeursalternatief. De verkenningsfase eindigt met een Voorkeursbeslissing over het voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035).



Figuur 1: Plangebied (MIRT-)verkenning OVSA

Het onderzoeksgebied zit aan de noordwestkant van Amsterdam, zuidelijk van het IJ. Het strekt zich uit vanaf station Sloterdijk tot station Amsterdam Centraal en omvat Haven-Stad Zuid, tot aan de binnenstad. Inclusief de tussenliggende wijken zoals de Spaarndammerbuurt en Houthavens. Zie hiervoor figuur 1. Met het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) heeft de eerste voorbereiding plaatsgevonden.

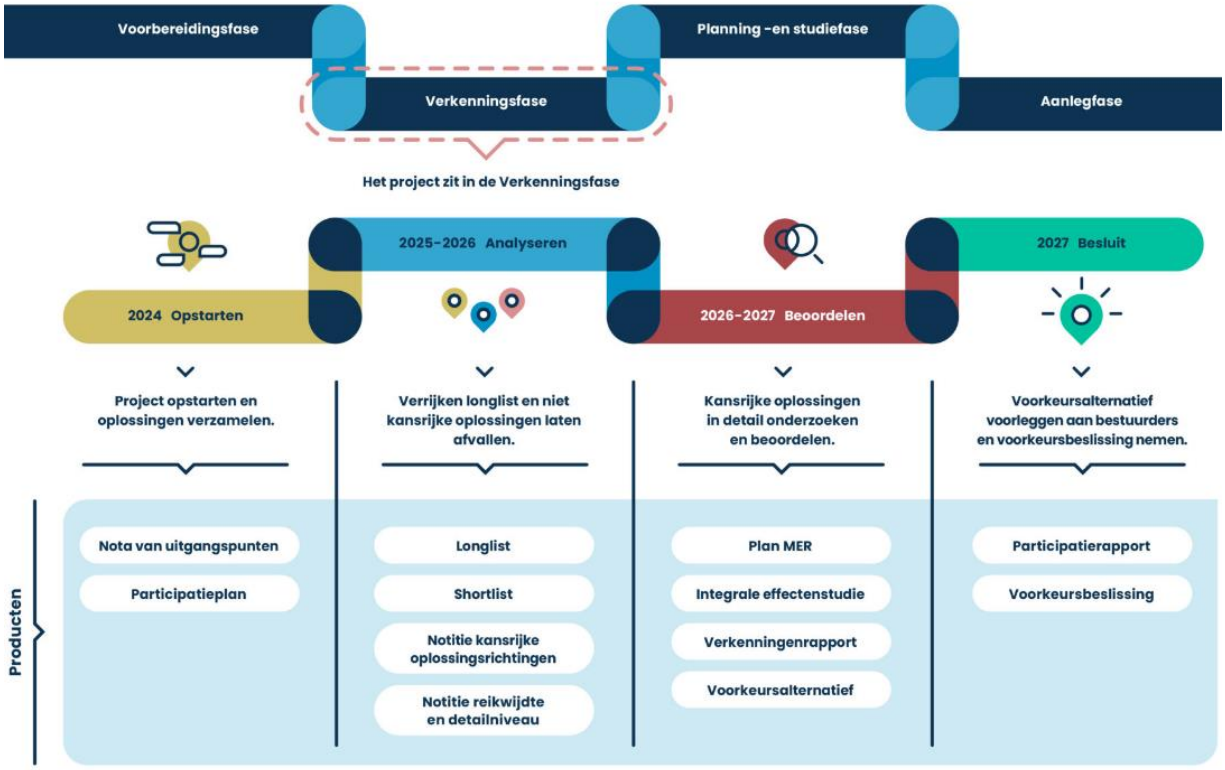
Verkenning Omgevingswet

Deze verkenning is tegelijk ook de voorbereiding op het nemen van een Voorkeursbeslissing als onderdeel van de projectprocedure zoals voorgeschreven in de Omgevingswet (zie figuur 2). Deze procedure start met een Kennisgeving voornemen en participatie (stap 1 en 2, figuur 2) en stap 3 is de Verkenning. Deze verkenning van OVSA eindigt met een Voorkeursbeslissing (4) met daarin een voorkeursalternatief als oplossing voor de opgave. Het bevoegd gezag (gemeente en/of Minister van Infrastructuur en Waterstaat) besluit of het voorkeursalternatief gaat worden uitgewerkt in de volgende fase (Planning- en studiefase, zie figuur 3, derde blok).



Figuur 2: Overzicht stappen projectprocedure

Op 13 maart 2025, met de publicatie van de Kennisgeving voornemen en participatie, is de tweede, formele fase (de verkenningsfase op basis van de wettelijke projectprocedure) voor OVSA gestart. Deze verkenning bestaat uit vier fasen (zie figuur 3) die doorlopen worden om uiteindelijk te komen tot een zorgvuldig onderbouwde Voorkeursbeslissing. Dit gebeurt door vanuit een helder geformuleerde probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen, via een shortlist naar kansrijke projectalternatieven tot één voorkeursalternatief. Als wordt voldaan aan alle voorwaarden van de Voorkeursbeslissing, wordt besloten of de volgende stap van het project wordt gezet: de MIRT Planning- en studiefase/planuitwerking. Deze verkenningsfase zal uiteindelijk worden afgesloten met een projectbesluit (stap 5, figuur 2) of een wijziging van het omgevingsplan.



Figuur 3: De fasen van een MIRT-project en een gedetailleerder beeld van de verkenningsfase

Deze Overzichtsnota is onderdeel van de verkenningsfase.

2. MANIER VAN BEHANDELEN ZIENSWIJZEN

2.1 Kennisgeving

De Kennisgeving voornemen en participatie heeft van 12 maart tot en met 23 april 2025 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. In totaal zijn er 15 zienswijzen ingediend met oplossingsrichtingen, bouwstenen, vragen en kansen. De zienswijzen zijn afkomstig van particulieren, een bedrijf en een belangenorganisatie.

De ingediende zienswijzen zijn via deze overzichtsnota gepubliceerd via de website Inspraak van de gemeente Amsterdam en via het Platform Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De indieners van een zienswijze ontvingen een ontvangstbevestiging en een dankwoord. Met de terinzagelegging van de Kennisgeving voornemen en participatie is omgevingspartijen de mogelijkheid geboden om mogelijke oplossingen aan te dragen en aandachtspunten mee te geven voor deze (MIRT) verkenning. In onderstaand kader zijn de vragen weergegeven die in de kennisgeving staan, waarop de omgevingspartijen konden reageren.

KENNISGEVING VRAGEN:

VOORNEMEN

- Ideeën over mogelijke oplossingen voor nieuwe OV-verbindingen;
- Thema's zoals grondgebruik, natuur, milieu, verkeersveiligheid, verkeersknelpunten, bebouwing, archeologie, cultuurhistorie of andere waarden/belangen in het gebied;
- Het beoordelingskader voor het trechteringsproces;
- Ontwikkelingen, zoals andere initiatieven in de omgeving, die u wilt meegeven.

PARTICIPATIE

- Heeft u aandachtspunten voor deze verkenning?
- Op welke manier wilt u participeren in deze verkenning?
- Kunt u zich vinden in de wijze waarop betrokkenen kunnen meedenken in het participatieproces?
- Mist u nog mensen of groepen zoals opgenomen in het participatieplan?

2.2 Overzichtsnota

In deze Overzichtsnota geven we een reactie op de ingediende zienswijzen. We noemen deze nota geen Nota van Beantwoording omdat we in deze fase van de verkenning nog geen inhoudelijk antwoord geven op de ingediende zienswijzen. Deze nota is een inventarisatie, of (beter gezegd) een overzicht van ingediende oplossingsrichtingen, vragen en reacties voor de opgave.

De Overzichtsnota gaat apart in op elke zienswijze en alle vragen. Aan iedere zienswijze is een registratienummer toegekend, dat met de ontvangstbevestiging naar de indiener is verstuurd en ook is opgenomen in de individueel verstuurde reactie op ingediende zienswijzen. In deze Overzichtsnota verwijzen we naar deze registratienummers om de privacy van de indiener te waarborgen. Zo kunnen indieners terugvinden waar het antwoord op zijn of haar zienswijze te vinden is. De belangenorganisaties en bedrijven die hebben gereageerd worden wel bij organisatienaam genoemd. Zoals in het voorwoord aangegeven, worden de zienswijzen inhoudelijk formeel beantwoord bij de terinzagelegging van de NRD.

2.3 Van bouwsteen naar oplossingsrichting

De ingediende zienswijzen bevatten zowel oplossingsrichtingen voor de nieuwe OV-verbindingen als zogenoemde 'bouwstenen'. Om uiteindelijk te komen tot een passende oplossing voor de genoemde opgave, combineren we verschillende bouwstenen. Bouwstenen zijn verschillende openbaar vervoer elementen zoals een station, maar ook kan gedacht worden aan een trein, tram, metro of busverbinding. Daarnaast kan je voor bouwstenen ook denken aan het beter benutten van bestaande voorzieningen zoals bijvoorbeeld huidige buslijnen. De oplossingsrichtingen zijn dus opgebouwd uit een combinatie van bouwstenen en bestaan uit OV-verbindingen in zowel oost-westelijke en noord-zuidelijke richting.

In de reacties op de ingediende zienswijzen hebben wij aangegeven of het gaat om een bouwsteen of een oplossingsrichting.

2.4 Toetsing aangedragen oplossingsrichtingen

Door een bedrijf, een belangenorganisatie en particulieren zijn oplossingsrichtingen en of bouwstenen aangedragen. In meerdere zienswijzen gaven indieners suggesties voor oplossingsrichtingen die aanvullend zijn op de longlist die in deze analytische fase door het project OVSA is opgesteld. De oplossingsrichtingen en/of bouwstenen die liggen binnen het plangebied, zoals aangegeven in figuur 1, worden meegenomen in de (MIRT-)verkenning en komen terug in de definitieve rapportage longlist

Oplossingsrichtingen en/of bouwstenen die buiten het plangebied liggen, worden op hoofdlijnen opgesomd in een aparte paragraaf van de rapportage Longlist als oplossingen die we inhoudelijk niet meenemen.

De ingediende zienswijzen worden op vier verschillende wijzen beantwoord:

- De oplossing valt ***buiten het plangebied*** en wordt niet meegenomen;
  De oplossing ligt buiten het plangebied. Hierdoor draagt deze oplossing onvoldoende bij aan de opgave en wordt deze niet meegenomen in de verkenning;

- De oplossing ligt binnen het plangebied en wordt meegenomen als een (i) ***bouwsteen***. Als na de haalbaarheidstoets wordt bepaald dat de bouwsteen haalbaar is, wordt gekeken hoe deze gecombineerd wordt tot een oplossingsrichting. In de rapportage longlist zijn de verschillende oplossingsrichtingen opgenomen die zijn bedacht, onder andere met ideeën vanuit de omgeving;

- De (ii) aangedragen oplossing wordt gezien als ***oplossingsrichting*** en opgenomen in de rapportage longlist. In deze rapportage zijn de verschillende oplossingsrichtingen opgenomen die zijn bedacht, onder andere met ideeën vanuit de omgeving. Deze rapportage wordt in september van 2025 gepubliceerd op de projectwebsite;

- Daarnaast zijn diverse punten aangegeven die geen oplossingsrichting of bouwsteen zijn. Deze punten hebben wij onderverdeeld in ***aandachtspunten***, *raakvlakken en/of kansen***.** Al deze punten worden verzameld en worden meegenomen in het proces van de verkenning.

    - *Aandachtspunten:* Kunnen op verschillende manieren onderdeel worden van de verkenning. Bijvoorbeeld in het beoordelingskader op basis waarvan oplossingsrichtingen worden beoordeeld als in de effectenanalyse. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken worden in de (MIRT-) verkenning afgewogen met behulp van een beoordelingskader. Stap voor stap wordt vervolgens in meer detail naar verschillende aspecten gekeken;
    - *Raakvlakken:* Het aangedragen raakvlak tussen de scope van deze (MIRT-)verkenning de interactie met de omgeving waarbinnen het de verkenning plaatsvindt is onderdeel van het raakvlakmanagement en wordt in dat kader onderdeel van de verkenning.
    - *Kansen:* Worden geïnventariseerd en indien mogelijk meegenomen en beoordeeld binnen de verkenning.

In de verschillende rapportages die in het vervolgproces worden opgesteld kunt u lezen op welke manier wij omgaan met uw aandachtspunten, raakvlakken en/of kansen.

2.5 Participatieplan

Zoals in de Kennisgeving is aangegeven, willen we via participatie de kwaliteit van de oplossingsrichtingen, de betrokkenheid van de omgeving en het besluitvormingsproces vergroten. In het participatieplan, dat ook gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen, staat hoe het participatieproces voor dit project is ingericht. In de kennisgeving stond een aantal vragen die wij aan de omgeving hebben voorgelegd (zie groene kader par. 2.1). Gedurende de ter inzagetermijn hebben een aantal indieners van zienswijzen een reactie gegeven op het participatieproces. Naast het feit dat het participatieplan voor sommige indieners lastig te vinden was, is aangegeven dat er te veel informatie over het project beschikbaar is waardoor de concrete (actuele) plannen niet goed gevonden worden. Ook is aangegeven dat het taalgebruik van deze informatie zou moeten worden aangepast naar B1 niveau.

Naar de betreffende indieners is het participatieplan opnieuw verstuurd. Daarnaast begrijpen wij dat er veel informatie beschikbaar is over OVSA en daarnaast wordt gedeeld op de projectwebsite. Omdat we graag volledig willen zijn, plaatsen wij actuele informatie op de website zodat de lezer zelf een keuze kan maken in wat wel of niet relevant is om door te nemen. Wij blijven komende tijd kritisch kijken welke informatie op de projectwebsite wordt geplaatst en richten een specifieke pagina op de website in waarop alle concrete en actuele plannen bij elkaar staan. Ten aanzien van het gebruikte taalniveau is van belang om aan te geven dat aan het participatieplan een samenvatting op B1 niveau is toegevoegd. Ook zal meer beeldend worden gecommuniceerd over het project.

De ingediende reacties geven geen aanleiding om het participatieplan zoals dat ter inzage is gelegd aan te passen.

3. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

In dit hoofdstuk wordt op iedere binnengekomen zienswijze een reactie gegeven. Om zorgvuldig en herkenbaar te antwoorden is iedere zienswijze uitgesplitst naar onderscheidende (zienswijze) punten, die afzonderlijk worden beantwoord.

3.1 Particulier 01

Zienswijze
Indiener geeft aan dat het doortrekken van de metrolijn vanaf Isolatorweg, via Houthavens naar Amsterdam Centraal een oplossing kan zijn voor de opgave. Als locatie voor de Houthavens geeft indiener aan dat een locatie bij de Pontsteiger voor veel mensen belangrijk zal zijn, ook vanwege de connectie met het noorden.

Reactie
Het voorstel om de metrolijn vanaf de Isolatorweg door te trekken naar Amsterdam Centraal, met een tussenstop bij de Houthavens (Pontsteiger), nemen we als ***bouwsteen*** van de oplossing mee in de (MIRT) verkenning (zie par. 2.4, opsomming 3ii). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waaronder het doortrekken van de metro naar Amsterdam Centraal (zie oplossingsrichtingen Metro 1A, 1B, 4A en 4B).

De locatie Pontsteiger als tussenstop wordt als ***bouwsteen*** opgenomen in de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.2 Particulier 02

Zienswijze
Voor een verbeterde verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal wil indiener het doortrekken van de Metrolijn 51 inbrengen zodat het een ringlijn wordt.

Reactie
Het voorstel om de metro 51 tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal door te trekken om er een ringlijn van te maken, nemen we als ***bouwsteen*** mee in deze (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waaronder het doortrekken van de metro naar Amsterdam Centraal (zie oplossingsrichtingen Metro 1A en 1B).

Deze bouwsteen is daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.3 Particulier 03

Zienswijze

Participatieplan
Indiener geeft aan het participatieplan niet gevonden te hebben op de website. Ten aanzien van de wijze van participeren in het project geeft indiener aan initieel zaken te willen lezen en indien nodig hierop te willen reageren. Daarnaast zal het aansluiten bij een bijeenkomst ook een mogelijkheid zijn.

Voornemen
Ten aanzien van het voornemen geeft indiener aan dat er in de (MIRT-)verkenning aandacht moet zijn voor:
- bestaand groen en behoud van sportverenigingen. Dit is nu al te weinig;
- de huidige bewoners ten aanzien van overlast van geluid, trillingen, bouw overlast, geen schade aan woningen en voorzieningen;
- toekomst voor de lange termijn qua klimaat, gebruik en effecten; en
- veiligheid.

Daarnaast geeft deze indiener nog 4 (deel) oplossingen mee:
- mogelijk is een oplossingsrichting een route langs het IJ waar al een grote weg loopt, i.p.v. door de stad;
- een ondergrondse oplossingsrichting met aandacht voor de bestaande bouw, dus wenselijk om gebruik te maken van bestaande verbindingen;
- oplossingsrichting van bestaande verbindingen en deze goed te gebruiken; en
- dubbel gebruik van verbindingen, zoals er nu 2 richtingen vanaf Amsterdam Centraal lopen, kunnen deze ook eerst i.v.m. de bestaande bouw en groen o.a. samengaan om later in het traject splitsen.

Reactie
Het participatieplan is gedeeld met de indiener.

De door indiener geschetste belangen en aandachtspunten: 'behoud bestaand groen en sportverenigingen, overlast omwonenden, geen schade aan woningen, toekomstbestendigheid en veiligheid', nemen wij op passende wijze mee als ***aandachtspunt*** (zie par. 2.4, opsomming 4) in het proces van de verkenning.

De door indiener aangedragen oplossing in de vorm van een route langs het IJ langs de huidige weg die daar loopt, nemen wij mee als een ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i). Deze bouwsteen is nu al onderdeel van de oplossingsrichtingen en opgenomen op onze voorlopige longlist terug te vinden op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl (zie Tram 1, 2, Bus 1A, 1B, 2A, 2B, Metro 2B en Trein 2C).

Ook ondergrondse oplossingsrichtingen zijn al als ***bouwsteen*** opgenomen op de voorlopige longlist. Zie hiervoor specifiek oplossingsrichtingen Metro 1, 3, Tram 1 en Bus 1.

Het 'goed gebruiken van de bestaande verbindingen' nemen we ook mee als ***bouwsteen*** van een oplossing in deze (MIRT-)verkenning. Deze bouwsteen staat al op onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waaronder het benutten van bestaande infrastructuur (zie oplossingsrichting Bus 3).

De opmerking over het dubbelgebruik van verbindingen is als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) al een onderdeel van de voorlopige longlist en nemen wij mee in de verkenning. Zie de eerdergenoemde website.

3.4 Particulier 04

Zienswijze

Participatieplan
Indiener geeft aan dat het lastig was om het participatieplan te vinden en dat het enkel beschikbaar zou zijn op aanvraag. Ook was het voor indiener niet duidelijk welke groepen stakeholders vanuit het participatieplan over de (MIRT-)verkenning OVSA worden benaderd. Volgens indiener is de informatie op de website te omvangrijk en zijn daardoor de concrete plannen niet goed te vinden. Indiener geeft de gemeente de tip om de hoeveelheid tekst in het participatieproces te minimaliseren.

Voornemen
Indiener is het eens met de oplossing om de metro door te trekken. Daarnaast vindt indiener ten zuiden van het Brediusbad voor de locatie voor de Hemknoop een goede plek. Ook geeft indiener aan dat het hem verheugt dat deze (MIRT-)verkenning niet gaat over de fiets- en busverbinding die men op basis van de structuurvisie en haar voorgangers vanuit de Bos en Lommerweg dwars door Westerpark/Brettenpad de volkstuinen en de spoorbaan wil inpassen.

Tot slot vindt indiener dat een buslijn, die station Sloterdijk links laat liggen, geen zin heeft.

Reactie
Het participatieplan is te vinden op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl. In het participatieplan is aangegeven op welke manier het project de omgeving wil betrekken bij de verkenning. We begrijpen dat de hoeveelheid aan informatie groot is en dat het doorlezen van alle stukken tijd kost. Omdat we graag volledig zijn, willen we de website bezoeker zelf de kans geven om een schifting te maken in informatie die zij wel of niet willen lezen. We nemen het ***aandachtspunt*** over de hoeveelheid tekst in het participatieproces mee en gaan kritisch kijken naar de informatie die wij op de projectwebsite plaatsen.

De zienswijze is zo geïnterpreteerd dat er 3 ***bouwstenen*** zijn aangedragen:
- Doortrekken metrolijn;
- Hemknoop ten zuiden van Brediusbad; en
- Bus naar/via station Sloterdijk.

Wij nemen de bouwstenen doortrekken metrolijn, Hemknoop ten zuiden van Brediusbad en bus naar station Sloterdijk mee in deze (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen. De aangedragen bouwstenen om de metrolijn door te trekken en locatie Hemknoop ten zuiden van het Brediusbad te positioneren zijn in diverse oplossingsrichtingen opgenomen op de longlist.

3.5 Particulier 05

Zienswijze
Indiener geeft aan dat er maar één logische oplossing voor het verbeteren van verbindingen voor het gebied tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal is: de metro ring dichtmaken tussen Isolatorweg en

Amsterdam Centraal (met stations bij Westerpark en de Houthavens). Dit verlicht ook de druk op de metro de andere kant op en activeert ook het potentieel van de Noord-Zuid lijn.

Reactie
Het voorstel om de metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal te sluiten, met stations bij Westerpark en de Houthavens, nemen we als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) mee in deze (MIRT) verkenning. Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingen (zie oplossingsrichtingen Metro 1A en 1B). Wij nemen aan dat indiener met station Houthavens station Hemknoop bedoelt en met Westerpark station Nassauplein.

Deze bouwstenen zijn daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.6 Gasunie 06

Zienswijze
Gasunie heeft in het plangebied meerdere aardgastransportleidingen en gasstations in haar beheer. Om de belangen van Gasunie te borgen (o.a. instandhouding van de gaslevering en het garanderen van de omgevingsveiligheid), wil Gasunie graag betrokken worden bij de planvorming.

Reactie
Wij zien de zienswijze van Gasunie als een ***aandachtspunt*** (zie par. 2.4, opsomming 4). Het is bij ons bekend dat Gasunie aardgastransportleidingen en gasontvangstations in het gebied in beheer heeft. Momenteel bevinden we ons in de verkenningsfase die globaal 3 jaar duurt. Concreet levert de (MIRT-) verkenning één voorkeursalternatief op: een slimme, duurzame en haalbare oplossing voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt.

Om de belangen die Gasunie in het gebied heeft goed te borgen, zal er vanuit OVSA op korte termijn (juni 2025) een eerste overleg met Gasunie worden gepland.

3.7 Particulier 07

Zienswijze
Indiener geeft aan dat de (MIRT-)verkenning OVSA rekening moet houden met een eventuele vertraging van het project ‘sluiten van de kleine metroring’. Daarnaast geeft indiener aan dat de (deel) oplossingsrichting van het doortrekken van trams vanaf het CS naar dit gebied en trams vanaf Van Hallstraat als optie moeten worden bestudeerd. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met een (deel) oplossingsrichting voor trams over de Haarlemmer Houttuinen via Nassauplein richting een eindpunt in één van de havens waar de metro niet komt, voor een hoogwaardige verbinding tussen stadsdeel en metrostation. Maar ook als alternatief tussen Haven-Stad en CS als de metro geen optie is. Indiener geeft aan dat de komst van een HOV-buslijn op de oost-west as in dit gebied per 2026 al vaststaat. Dit tracé gaat via de S-100 en deze staat bij de minste verstoring vast met overig/doorgaand verkeer. Indiener vraagt zich af welke oplossing hiervoor kan worden gevonden. Tot slot vraagt indiener aandacht voor de herinrichting station Sloterdijk.

Reactie
Indiener geeft aan dat in dit project rekening moet worden gehouden met de vertraging van het project ‘sluiten kleine metroring’. Dit deel van de zienswijze nemen wij mee als ***aandachtspunt*** voor de verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4).

Het doortrekken van de trams en het verbinden van de Haarlemmer Houttuinen nemen wij mee als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) in deze verkenning en wordt onderdeel van de rapportage longlist. Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingen (zie oplossingsrichtingen Trein 1A, 2A, 2C, Metro 1A, 2A, 2D, 4A, Tram 1, 2, 3, Bus 1A en 2A).

Verkeersintensiteiten en medegebruik en de toekomstige effecten op het gebruik van de S-100 zien wij als ***aandachtspunten*** zoals aangegeven in par 2.4, opsomming 4 en worden meegenomen in de (MIRT) verkenning. Stap voor stap wordt in meer detail naar verschillende aspecten gekeken.

De herinrichting van station Sloterdijk is geen onderdeel van de scope van deze (MIRT-)verkenning. Wel staat dit project op de zogenoemde lijst met 'raakvlak-projecten'. Dat betekent dat wordt bekeken in hoeverre OVSA rekening moet houden met dit project vanwege het raakvlak.

3.8 Particulier 08

Zienswijze
Indiener ziet een zeer geschikte (deel) oplossingsrichting in vervoer bovenover. Indiener verwijst hierbij naar een zweefbaan zoals aangelegd in Wuppertal (Duitsland). Deze oplossingsrichting acht indiener ook zeer geschikt om over het water te gaan of te kruisen.

Reactie
Het voorstel om een zweefbaan aan te leggen, nemen we als ***bouwsteen*** mee in de (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen. De zweefbaan wordt als bouwsteen opgenomen in de definitieve rapportage longlist, waarna de oplossing met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen wordt gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.9 Particulier 09

Zienswijze

Participatie
Indiener geeft aan dat om iedereen te laten participeren, het taalgebruik ook in beleidstukken aangepast zou moeten worden naar het taalniveau B1. Daarnaast vraagt indiener aandacht voor de kaarten die gebruikt gaan worden, die zeggen meer dan woorden.

Voornemen
Indiener geeft aan een voorstander te zijn van het Westerpark aanwijzen als NO GO area voor OV. Daarnaast geeft indiener aan dat de verbindingsmogelijkheden boven het IJ worden gemist.

Reactie
In het participatieplan is een samenvatting op taalniveau B1 toegevoegd, om zoveel mogelijk geïnteresseerden te betrekken bij deze (MIRT-)verkenning. We begrijpen toch dat de hoeveelheid aan informatie groot is en nemen het ***aandachtspunt*** over beeldend weergeven van informatie mee.

De opmerkingen van indiener dat het gehele Westerpark een no-go gebied moet zijn, nemen we mee als ***aandachtspunt*** in de verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4). De voorgestelde oplossing om verbindingsmogelijkheden boven het IJ te onderzoeken, valt ***buiten het plangebied*** zoals opgenomen in figuur 1 en wordt daarom niet worden meegenomen in deze verkenning (zie par. 2.4, opsomming 1).

3.10 Particulier 10

Zienswijze
Indiener stelt voor om de metroverbinding van Isolatorweg door te trekken naar Amsterdam Centraal. Daarnaast geeft indiener aan om de metro door te laten lopen in noordelijke richting langs de A10. Om zo de cirkel af te maken richting metrostation Noord. De bus is al een goede verbinding maar erg afhankelijk van verkeersintensiteit. Ook zou een aansluiting van tram op veerpontsteiger een mooie toevoeging zijn als (deel) oplossingsrichting.

Reactie
Het voorstel om de metrolijn vanaf de Isolatorweg door te trekken naar Amsterdam Centraal en de aansluiting van de tram op de veerpontsteiger, nemen we als ***bouwstenen*** mee in de (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingen voor het doortrekken van de metro naar Amsterdam Centraal (zie oplossingen Metro 1A, 1B, 4A en 4B). De aansluiting van de tram op de veerpontsteiger wordt als ***bouwsteen*** opgenomen in de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

De voorgestelde oplossing om de metro door te laten lopen langs de A10 naar het noorden om aan te sluiten op metrostation Noord, valt ***buiten het plangebied*** zoals opgenomen in figuur 1 en wordt daarom niet meegenomen in deze verkenning (zie par. 2.4, opsomming 1).

3.11 Particulier 11

Zienswijze
Indiener geeft aan dat op deze plek een verbinding moet komen met de andere oever (van het IJ). Dit omdat er te weinig verbindingen zijn. Volgens indiener is de beste verbinding onder het water door. Aanvullend hierop geeft indiener aan dat het veer tussen Spaarndam en Assendelft ook vervangen moet worden door een fiets- en voetpad onder het water door.

Daarnaast geeft indiener aan dat een ov-knooppunt op de plek van het BP-benzinestation aan de Nieuwe Hemweg/Spaarndammerdijk noodzakelijk is. Rondom en boven op het metrostation moet ook een concentratie van woningen en voorzieningen komen.

Tot slot geeft indiener aan dat er geen groen in en bij het Westerpark verloren mag gaan. Dit moet het liefste worden uitgebreid. Bijvoorbeeld als het rangeerterrein van de NS verdwijnt, dan zou al het spoor ondergronds kunnen verdwijnen. Er bovenop efficiënte mooie woningbouw, maar wel autovrij in een groene omgeving op maaiveld niveau.

Reactie
De voorgestelde oplossing die ziet op de verbinding met Noord en de vervanging van het veer tussen Spaardam en Assendelft, vallen ***buiten het plangebied*** zoals opgenomen in figuur 1 en worden daarom niet meegenomen in deze verkenning (zie par. 2.4, opsomming 1).

Het voorstel om een OV-knooppunt bij het BP-tankstation te realiseren, nemen we als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) mee in deze (MIRT-)verkenning. Wij nemen aan dat hiermee knooppunt Hemknoop wordt bedoeld. Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waarin een OV-knooppunt bij Hemknoop is opgenomen (zie diverse oplossingsrichtingen Metro).

Ten aanzien van de zienswijze dat 'al het spoor ondergronds zou verdwijnen' nemen wij aan dat indiener bedoelt om het bestaande spoor tussen Hemknoop en Nassauplein ondergronds te brengen. Deze ***bouwsteen*** is al onderdeel van de voorlopige longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

Het rangeerterrein zien wij als een raakvlakproject en is geen scope van deze (MIRT-)verkenning. Dat betekent dat wordt bekeken in hoeverre OVSA rekening moet houden met dit project vanwege het raakvlak.

De stedenbouwkundige inrichting, zoals het voorstel van indiener met woningbouw rondom station Hemknoop, zien we niet als een onderdeel van de (MIRT-)verkenning. Dit hoort bij de gebiedsontwikkeling Haven-Stad. We dragen deze inbreng over aan de gebiedsontwikkeling Haven-Stad, maar verzoeken indiener dit zelf ook aan te geven bij het project Haven-Stad.

De opmerkingen van indiener dat het huidige Westerpark moet worden behouden en uitgebreid, nemen we mee als ***aandachtspunt*** in de verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4). Verschillende onderwerpen, zoals natuur en ruimtelijke kwaliteit, worden in de (MIRT-)verkenning onderzocht, bijvoorbeeld in de effectenanalyse/MER ter voorbereiding op de Voorkeursbeslissing over het voorkeursalternatief. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken worden in de (MIRT-)verkenning afgewogen met behulp van een beoordelingskader. Stap voor stap wordt in meer detail naar verschillende aspecten gekeken.

3.12 Reizigersvereniging Rover 012

Zienswijze
Rover wil duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. De realisatie van dit project is, volgens Rover, gezien de huidige vervoervraag en de sterke groei in de toekomst door de ontwikkeling van Haven-Stad, urgent. Rover heeft in haar zienswijze onderwerpen aangedragen die een rol moeten spelen bij de beoordeling van de oplossingen en heeft suggesties voor kansen en algemene aandachtspunten aangegeven. Eerst geeft Rover een overzicht van de knelpunten in het OV-systeem rond Haven-Stad en de kansen om dit systeem te verbeteren:

- Capaciteit van het OV-netwerk voor stadsdeel Haven-stad loopt tegen zijn grenzen aan:
- De nieuwe OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum verbetert het OV-aanbod op stedelijk niveau tussen de stadsdelen, als gekozen wordt voor een metro;
- Er is gezien de groei van woonlocaties in de Zaanstreek een groeiende regionale vervoervraag tussen Zaandam en Amsterdam Zuid/Schiphol. Doordat de Westtak van de spoorring momenteel nodig is voor het lokale verkeer tussen Amsterdam Centraal en Schiphol (Airportsprinter) is er geen ruimte om deze regionale vervoervraag te accommoderen;
- Doordat de Westtak nodig is voor het stedelijke verkeer ontbreekt op dit spoor ook ruimte voor snelle rechtstreekse nationale en internationale verbindingen naar Amsterdam Centraal.

Rover concludeert dat alleen als de ontbrekende schakel in het netwerk tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal wordt gerealiseerd de knelpunten in het stadsdelige, stedelijke, regionale, nationale en internationale OV-netwerk kunnen worden opgelost. Daarnaast heeft Rover de volgende adviezen voor de (MIRT-)verkenning OVSA:

- Rover adviseert in deze (MIRT-)verkenning naar alle schaalniveaus van het openbaar vervoer in en rond Haven-stad te kijken. De te vinden oplossing moet direct of indirect tegemoetkomen aan de vervoervraag van de OV-reiziger op zowel stadsdelig, stedelijk, regionaal, nationaal als internationaal niveau. Dit zijn verschillende reizigersbehoeften die elkaar qua verdeling van de capaciteit niet zouden moeten concurreren maar aanvullen. Rover adviseert in de (MIRT-)verkenning zoveel mogelijk het huiswerk van de préverkenning te benutten. Daarbij vraagt Rover om aan te geven waarom eventueel een deel van het huiswerk uit de pre-verkenning over wordt gedaan.

- Ondanks het feit dat de start van de (MIRT-)verkenning is vertraagd adviseert Rover een versnelde (MIRT-)verkenning en alsnog te streven naar een Voorkeursbeslissing in 2026 conform de oorspronkelijke planning. Dit kan door zoveel mogelijk de resultaten van de préverkenning te gebruiken en te focussen op de in de preverkenning geïnventariseerde vraagstukken voor verder onderzoek. Richt de planning zo in dat de eerste fase van het project (metro Isolatorweg-Hemknoop en verbeterde tram- en bus ontsluiting) ruim voor 2035 afgerond is.

- Tot slot adviseert Rover om deze (MIRT-)verkenning tevens te gebruiken als (MIRT-)verkenning voor de 2e fase ondanks het feit dat er nu nog geen zicht is op financiering. Zodra er wel zicht is op financiering kan dit veel tijd besparen. Streef er naar de metroringlijn uiterlijk in 2037 volledig te sluiten.

Reactie

Schaalniveaus en huiswerk pre-verkenning

Een deel van dit advies kunnen wij niet meenemen in deze verkenning omdat, het nationale en internationale vervoersniveau ***buiten het plangebied*** (zie figuur 1) valt. Zie ook par. 2.4, opsomming 1.

Zoals ook in de Kennisgeving van het voornemen is opgenomen, is de opdracht voor deze verkenning om binnen het financiële kader goed werkende (eventueel gefaseerde) OV-verbindingen te ontwikkelen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Deze verbindingen moeten het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en het centrum verbeteren en Haven-Stad Zuid goed aansluiten op het regionale en nationale OV-netwerk. Wij zijn op zoek naar de beste oplossing voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Daarbij wordt toekomstvastheid als beoordelingscriterium meegenomen. We kijken hierbij naar de verbindingen in zowel oost-westelijke als noord-zuidelijke richting.

De analyses en resultaten uit de pre-verkenning zijn gebruikt als basis voor deze (MIRT-)verkenning. De oplossingen uit de pre-verkenning zijn bijvoorbeeld gebruikt bij het opstellen van de longlist en ook uitgangspunten zijn, indien nog van toepassing, overgenomen. De pre-verkenning had echter de focus op sluiten van de OV-ring in relatie tot de gehele ontwikkeling van Haven-Stad. Vanwege de beperkte financiële ruimte, vastgelegd in de BO-MIRT afspraken van 11 november 2022, dienen we opnieuw te kijken naar (aanvullende, eventueel gefaseerde) oplossingen en worden ook de analyses zoals verkeersmodellering opnieuw uitgevoerd.

Versnelde (MIRT-)verkenning

De resultaten uit de pre-verkenning zijn als basis gebruikt voor (MIRT-)verkenning, echter aangezien daarbij de focus lag op het sluiten van de gehele OV-ring moet een deel van het proces opnieuw gedaan worden. Vanwege de beperkte financiële ruimte die de projectorganisatie heeft meegekregen dienen we opnieuw te kijken naar (aanvullende, eventueel gefaseerde) oplossingen. Bij het beoordelen van oplossingen kijken we onder meer naar het moment waarop de oplossing gerealiseerd kan zijn in relatie tot de ontwikkelingen van Haven-Stad. We nemen uw opmerking over het inrichten van de planning in relatie tot 2035 mee als ***aandachtspunt.*** Naar verwachting is de verkenning inhoudelijk gereed in 2027 en daarna vindt besluitvorming over een eventuele vervolgfase – de MIRT-Planning- en studiefase – plaats. Het is aan de bestuurders van de opdracht gevende partijen om te besluiten of het voorkeursalternatief door gaat naar de volgende fase in het MIRT-proces. Afhankelijk van het voorkeursalternatief en het besluit tot een volgende fase kunnen we uitspraken doen over een eventuele uitvoeringsplanning.

Tweede Fase

In het BO-MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van Rijk en regio besloten tot het starten van de (MIRT-)verkenning naar een eerste fase van het sluiten van de OV-ring. In de (MIRT-)verkenning onderzoeken we onder meer de toekomstvastheid van de oplossingen voor de eerste fase. De Voorkeursbeslissing en de onderzoeken in deze (MIRT-)verkenning richting zich op deze eerste fase. De belangrijkste reden hiervoor is dat er zicht moet zijn op financiering van de scope van de (MIRT-) verkenning. Om echter de toekomstvastheid van de oplossingen voor de eerste fase van de ontwikkeling van Haven-Stad te onderzoeken, kijken we naar de ontwikkeling van de oplossingen in relatie tot de ontwikkeling van Haven-Stad richting 2050. Hiervoor worden zoveel mogelijk de gegevens uit de pre-verkenning gebruikt.

Zienswijze

Rover geeft ten aanzien van de scope van de (MIRT-)verkenning aan de verbindingen vanuit Haven-Stad Zuid naar Haven-Stad Noord en andere delen van Amsterdam Noord (bijvoorbeeld Molenwijk) te missen. Volgens Rover zou onderzocht moeten worden in hoeverre de oplossingen van de (MIRT-)verkenning voorbereid zijn op toekomstige uitbreidingen van het OV-netwerk richting het noorden. Rover adviseert de scope uit te breiden met de verbinding tussen Havenstad Zuid en Havenstad Noord. Daarnaast mist Rover de verbindingen vanuit Haven-Stad Zuid naar Zaanstad en Haarlem Nieuw Zuid.

Reactie

Zoals aangegeven (zie par. 2.4, opsomming 1) vallen oplossingen die niet in het plangebied liggen ***buiten*** deze verkenning. De scope van deze (MIRT-)verkenning is onder andere bepaald vanuit de onderzoeken die in de voorbereidingsfase van de (MIRT-)verkenning zijn verricht en gegeven het financiële kader voor deze (MIRT-)verkenning. Daarbij is de scope van deze verkenning beperkt tot het plangebied zoals opgenomen in figuur 1. In de (MIRT-)verkenning kijken we bijvoorbeeld wel naar de oplossingen in relatie tot een breder OV-netwerk.

Zienswijze

Aanvullend op de scope van de (MIRT-)verkenning OVSA adviseert Rover om prioriteit te geven aan de oost-west verbinding boven de noord-zuid verbinding gezien de impact op het landelijke spoornetwerk en de voordelen die dit biedt voor reizigers. Verder adviseert Rover te onderzoeken of het mogelijk is in de eerste fase de metroverbinding Isolatorweg – Hemknoop te verlengen tot het Nassauplein.

Reactie

Wij nemen dit deel van de zienswijze mee als ***aandachtspunt*** (zie par. 2.4, opsomming

4) in deze verkenning. Zoals aangegeven in figuur 1 is het plangebied gelegen aan de noordwestkant van Amsterdam, zuidelijk van het IJ. Het strekt zich uit vanaf station Sloterdijk tot station Amsterdam Centraal en omvat Haven-Stad Zuid, tot aan de binnenstad. Inclusief de tussenliggende wijken zoals de Spaarndammerbuurt en Houthavens. Binnen het plangebied zoeken we naar oplossingen die een bijdrage kunnen leveren aan het doel van het project. De oplossingen zijn opgebouwd uit een combinatie van bouwstenen en bestaan uit OV-verbindingen in zowel oost-westelijke en noord-zuidelijke richting.

Wat er nodig is om de oplossingen in het plangebied goed te laten werken, gaan wij in deze (MIRT-) verkenning onderzoeken. Omdat wij nu aan het begin van de verkenning zitten, zijn er nog geen keuzes gemaakt, waar routes of oplossingen zich exact gaan bevinden. Dit betekent dat we in deze fase van de verkenning geen prioriteit geven aan een bepaalde verbinding. Alle oplossingen binnen het plangebied worden in deze fase van de (MIRT-)verkenning meegenomen.

Het voorstel om de metroverbinding Isolatorweg – Hemknoop te verlengen tot het Nassauplein zien wij als een ***bouwsteen*** en nemen wij mee in deze verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waaronder het doortrekken van de metro naar Hemknoop (zie oplossingsrichtingen Metro 2A, 2B, 2C en 2D).

Deze bouwsteen wordt daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna de oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

Zienswijze
Rover geeft aan dat het in deze (MIRT-)verkenning moet gaan om het realiseren van een OV-netwerk dat optimaal aansluit bij de vervoervraag van reizigers, die ook verder kijkt dan alleen Havenstad-Zuid. De (MIRT-)verkenning OVSA gaat uit van het aanleggen van een verbinding. Rover denkt dat een groter aandeel van lopen, fietsen en OV ten opzichte van de auto mogelijk is. Hiervoor is het wel nodig om de volledige oost-west verbinding voor 2040 te realiseren en niet pas rond 2050. Dat vereist wel een samenhangend netwerkperspectief van metro, tram en bus. Rover adviseert daarom te streven naar een groter aandeel van fietsen, lopen en OV in de modal share van Havenstad in 2040 dan genoemd in het startdocument. Het realiseren van nieuwe kwalitatief hoogwaardige OV-verbindingen is hiervoor noodzakelijk. Wij adviseren per oplossingsrichting de bijdrage aan deze ambitieuze modal share doelstelling te onderbouwen. Wij adviseren bij deze toets ook nadrukkelijk naar de impact te kijken van het volledig sluiten van de metroring (dus fase 1 en fase 2) ook als u bij een metrovariant besluit vooralsnog alleen fase 1 te realiseren. Daarbij adviseert Rover om expliciet te sturen op een modal shift.

Reactie
Wij zijn op zoek naar de beste oplossing voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Het toetsen van de oplossingsrichtingen aan de modal share doelstelling van Haven-Stad nemen wij als ***aandachtspunt*** mee in deze verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4).

Aanvullend levert de (MIRT-)verkenning één voorkeursalternatief op: een slimme, duurzame en haalbare oplossing voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Hierbij worden alle oplossingen voor het OV onderzocht, dus zowel trein, metro, tram als bus. Daarnaast is een combinatie van verschillende oplossingen mogelijk. Fietsen en lopen zit niet in deze scope omdat deze gaat over een OV-verbinding.

Zienswijze
Volgens Rover moet het OV-netwerk adaptief zijn. Zij geeft daarvoor drie randvoorwaarden mee en vraagt het project de oplossingen hierop te toetsen.

- In het ontwerp rekening houden met een mogelijk toekomstige uitbreiding van het metronetwerk richting Havenstad Noord en met eventuele toekomstige aanpassingen van het metronetwerk bij Amsterdam Centraal. Daarnaast bij het ontwerp rekening te houden met verknopingen met zware bus- en tramlijnen in Amsterdam (en Zaanstad);
- Het (weer) beschikbaar komen van treinpaden op de Westtak voor (inter)nationale HSL-treinen als randvoorwaarde stellen;
- De doorontwikkeling van Amsterdam Centraal naar een doorstroomstation niet onmogelijk maken. Dit is ook van belang voor de betere bereikbaarheid van Havenstad Zuid.

Reactie
Toekomstige uitbreiding metronetwerk richting Haven-Stad Noord
Haven-Stad Noord valt ***buiten het plangebied*** en daarmee buiten deze (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 1). We nemen de uitbreiding van een oplossingsrichting in het metronetwerk richting de toekomst mee als ***aandachtspunt*** in de verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4).

Beschikbare treinpaden op de Westtak
Voor wat betreft de door Rover aangedragen oplossing over de westzijde van Amsterdam CS, Westtak. Dit deel van de zienswijze zien wij als een ***aandachtspunt*** en nemen wij mee in het proces van de verkenning. In de verschillende rapportages die worden opgesteld kunt u lezen op welke manier wij omgaan met uw aandachtspunten, raakvlakken en/of kansen (zie par. 2.4, opsomming 4).

Doorontwikkeling Amsterdam Centraal
Deze randvoorwaarde zien wij als een ***aandachtspunt*** en nemen wij mee in het proces van de verkenning. In de verschillende rapportages die worden opgesteld kunt u lezen op welke manier wij omgaan met uw aandachtspunten, raakvlakken en/of kansen (zie par. 2.4, opsomming 4).

Zienswijze
Ten aanzien van de beoordelingscriteria van de oplossingen vraagt Rover om rekening te houden met de volgende criteria:

- Frequent: Hoge frequenties maken OV-verbindingen aantrekkelijk voor reizigers omdat de wachttijd wordt geminimaliseerd. In het startdocument staat dat in de preverkenning naar voren is gekomen dat de verlenging van tram 5 alleen in de oplossingsrichting met een knip in de metroring in Havenstad (oplossingsrichting 4 in paragraaf 3a) een acceptabele frequentie heeft van 12x per uur. Wij achten een hoge frequentie van de tram noodzakelijk bij een overstap op de metro. Wij denken echter dat voor de voorgestelde tramverbinding ook een frequentie van 8-10 x per uur voor reizigers al aantrekkelijk kan zijn. Die kan naar behoefte verder opgeschaald worden.
- Capaciteit: Het vervoersysteem moet ook bij groei van het aantal reizigers de vervoervraag aan kunnen. Wij betwijfelen of dat in oplossingen zonder metro mogelijk is. Dat in het WLO hoog+ scenario capaciteitsproblemen ontstaan in het busnetwerk als de 2e fase van de metro nog niet is gerealiseerd (specifiek wat betreft de bus frequentie in de Van Diemenstraat) onderstreept het belang van realisatie van deze 2e fase van de metro. Dit mag geen reden zijn om te kiezen voor een andere oplossing die op andere criteria slechter scoort voor reizigers.
- Betrouwbaar en snel: Voor een hoogwaardige OV-verbinding zijn snelle en betrouwbare reistijden essentieel. Dat betekent dat conflicten met het overige verkeer vermeden moeten worden. Bij oplossingsrichting 5 en 6 (BRT en tramplus) is het de vraag of een fysieke inpassing mogelijk is op het tracé tussen Hemknoop en Amsterdam Centraal die voldoende betrouwbaarheid en snelheid kan bieden, ook in de spits.

Reactie
De door Rover genoemde beoordelingscriteria: frequentie, capaciteit en betrouwbaar en snel, nemen wij mee als ***aandachtspunten*** zoals aangegeven in par. 2.4, opsomming 4.

Zienswijze
Rover geeft aan dat vier van de 6 oplossingen zoals opgenomen in het startdocument (MIRT-)verkenning uit 2023 bij voorbaat moeten afvallen. De volgende oplossingsrichtingen acht Rover niet kansrijk:
- City Sprinter West (trein);
- Metroringlijn naar spoor 1 en 2;
- Tramplus;
- Bus Rapid Transit.

Reactie
Tijdens de (MIRT-)verkenning OVSA worden de verschillende OV-oplossingen onderzocht. In de pre-verkenning zijn voor het eindbeeld van de beoogde OV-ontwikkeling in dit gebied diverse alternatieven afgewogen. Zes alternatieven zijn initieel als kansrijk aangemerkt en zijn opgenomen in het Startdocument. Deze zes alternatieven zijn onderdeel van de (MIRT-)verkenning en zijn aangevuld met oplossingen die zijn aangedragen vanuit het project en de zienswijzen. Deze doorlopen allemaal de voorgeschreven stappen voor een (MIRT-)verkenning. Dat betekent dat alle oplossingen op verschillende momenten in het proces worden beoordeeld en afgewogen.

Zienswijze
Aanvullend op hetgeen hiervoor is opgenomen heeft Rover nog de volgende zienswijzen:

- Verbinding Sloterdijk – Havenstad Zuid – Amsterdam Centrum ziet Rover als de ontbrekende schakel in het OV-netwerk. Niet alleen op het niveau van het stadsdeel, maar ook stedelijk en regionaal. Oplossing van dit knelpunt is urgent nu de komende jaren in Havenstad Zuid tienduizenden woningen worden gebouwd, een stad zo groot als Leiden. Deze oplossing is ook urgent omdat deze zorgt voor de noodzakelijke groeiruimte voor het nationale en internationale openbaar vervoer naar Amsterdam Centraal;
- Onderzoek verbindingen richting Havenstad Noord, Zaandam, Haarlem en Amsterdam West. Wij missen in de scope de relatie van Havenstad Zuid met Havenstad Noord en andere delen van Amsterdam Noord. Wij zien hier kansen voor een nieuwe metro, tram of busverbinding. Ook missen wij de relatie met Zaanstad, Haarlem, Oud-West en Nieuw-West;
- Houdt rekening met toekomstige uitbreidingen trein en metronetwerk. Ontwerp de verlenging van de metro zo dat toekomstige uitbreidingen fysiek niet onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt. Houd daarom in Havenstad rekening met mogelijkheden voor een verlenging van de Ringlijn metro naar Amsterdam Noord en onderzoek in hoeverre bij Amsterdam Centraal rekening moet worden gehouden met toekomstige uitbreidingen van het metronetwerk.

Reactie
We onderzoeken in deze verkenning voor de oplossingsrichtingen hoe deze aansluiten, en wat voor impact deze hebben op het bestaande OV-netwerk. Daarbij zijn wij gebonden aan de scope van de (MIRT) verkenning. Aangedragen oplossingen (onderzoek verbindingen richting Havenstad Noord, Zaandam, Haarlem en Amsterdam West) ***buiten* het plangebied** zoals opgenomen in figuur 1, nemen wij niet mee in deze verkenning (zie par 2.4, opsomming 1). De andere ***bouwsteen*** ('houdt rekening met toekomstige uitbreidingen trein en metronetwerk') en het ***aandachtspunt*** ('verbinding Sloterdijk – Havenstad Zuid – Amsterdam centrum') nemen wij mee in het proces van de verkenning (zie par 2.4, opsomming 2i en 4).

3.13 Particulier 13

Zienswijze

Participatie
Bij een project van deze omvang, in een dichtbebouwde hoofdstad, is indiener van mening dat goede participatie en transparante communicatie cruciaal zijn. Het is belangrijk om bewoners en belanghebbenden niet alleen te informeren, maar ook serieus te betrekken bij afwegingen die een grote invloed kunnen hebben op hun leefomgeving. Ruimte voor alternatieven en lokale kennis is onmisbaar voor een toekomstbestendige oplossing.

Voornemen
Het belangrijkste aandachtspunt van deze indiener is het behoud van groene ruimtes en parken in het traject. Dat wil zeggen geen routes door waardevolle groengebieden. In een stad als Amsterdam, waar leefbaarheid en klimaatadaptatie steeds belangrijker worden, is het essentieel om de bestaande natuur en recreatiegebieden te beschermen. Deze plekken zijn onmisbaar voor bewoners, biodiversiteit én stedelijke verkoeling.

Daarnaast pleit deze indiener voor het hergebruik en optimaliseren van bestaande infrastructuur, zoals de Haarlemmerweg, om zo de impact op de leefomgeving te beperken en kosten-efficiënt te werken. Door gebruik te maken van bestaande verkeersaders kunnen ingrijpende aanpassingen en nieuwe doorsnijdingen van wijken of parken wellicht worden voorkomen. Indiener heeft een voorkeur voor tram-boven bus-verbindingen.

Reactie
Zoals in het participatieplan opgenomen willen wij in elke fase van het project de omgeving betrekken. De kennis, ervaring en expertise vanuit de omgeving is onontbeerlijk voor het succesvol doorlopen van deze (MIRT-)verkenning. Dit helpt ons namelijk om oplossingen te vinden die beter aansluiten bij de behoeften en belangen van mensen in de omgeving. Daarom gaan wij uw mening vragen over de longlist, shortlist, de NRD en uiteindelijk de concept Voorkeursbeslissing. Via de website en allerlei andere kanalen houden wij de omgeving op de hoogte van de verschillende stappen in de verkenning en wanneer u uw mening kunt geven.

De opmerkingen van indiener om de groene ruimtes en parken in het traject te behouden, nemen we mee als ***aandachtspunt*** in de verkenning (zie par. 2.4, opsomming 4). Verschillende onderwerpen, zoals natuur en ruimtelijke kwaliteit, worden in de (MIRT-)verkenning onderzocht, bijvoorbeeld in de effectenanalyse/MER ter voorbereiding op de Voorkeursbeslissing over het voorkeursalternatief. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken worden in de (MIRT-)verkenning afgewogen met behulp van een beoordelingskader. Stap voor stap wordt in meer detail naar verschillende aspecten gekeken.

Het 'gebruiken van de bestaande verbindingen' nemen we mee als ***bouwsteen*** van een oplossing in deze (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 2i). Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingen, hierin is het benutten van bestaande OV-verbindingen ook opgenomen (zie oplossingsrichting Bus 3).

Deze bouwsteen is daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de

beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.14 Particulier 14

Zienswijze
Indiener geeft aan dat zonder ingrepen in het spoor een groot deel van het internationaal treinverkeer dreigt te worden gedegradeerd naar Zuid. Dit is vanuit vele opzichten onwenselijk. Met de trein is het van/naar de richtingen Alkmaar, Hoorn en Haarlem niet mogelijk naar Zuid te reizen per trein terwijl treinen rechtstreeks naar Amsterdam Centraal gaan. Ook zijn internationale treinen naar de kust op termijn wenselijk (Zandvoort en Den Helder). De volgende suggestie is niet alleen voor internationaal van belang, maar nationaal/regionaal. Indiener vindt het wenselijk om het 10de doorgaande perronspoor op Amsterdam Centraal te realiseren en daarnaast aan de westkant meer ruimte te creëren.

Daarnaast is het wenselijk dat de Westtak 4 sporig wordt, en hoe de spoorcapaciteit en Amsterdam - Almere wordt uitgebreid en reistijd verminderd wordt in het kader van de Lelylijn in goed internationaal verband. Twee opties: IJmeerveerbinding tunnel voor ICE/IC/sprinter vanaf Amsterdam Centraal of Dijkgracht beginnen naar Almere Pampus of 2 extra sporen grotendeels langs bestaand en verkort langs de A1. Aangezien dit via deze route loopt is het belangrijk dat ook mee te nemen in de verdere procedure.

Reactie
De door indiener aangedragen oplossingen hebben betrekking op het internationaal treinverkeer. Deze sporen en OV-verbindingen vallen ***buiten het plangebied*** van deze (MIRT-)verkenning (zie par. 2.4, opsomming 1). De oplossingen moeten zien op het in figuur 1 opgenomen plangebied. Dit geldt ook voor de opmerking over de verbindingen richting de kust. Deze verbinding is geen oplossing voor de opgave waarvoor deze (MIRT-)verkenning is gestart. De opdracht voor deze verkenning is om binnen het financiële kader goed werkende (eventueel gefaseerde) OV-verbindingen te ontwikkelen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Deze verbindingen moeten het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en het centrum verbeteren en Haven-Stad Zuid goed aansluiten op het regionale en nationale OV-netwerk.

De door indiener aangehaalde capaciteitsproblemen op het spoor is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit is geen onderdeel van de scope van deze (MIRT-)verkenning. Wel is dit programma bij ons in beeld als raakvlak zie par. 2.4, onderdeel 4, raakvlak). Dat betekent dat wordt bekeken in hoeverre OVSA rekening moet houden met dit project vanwege het raakvlak.

Voor wat betreft de door indiener aangedragen oplossing over de westzijde van Amsterdam CS, westtak 4-sporig, nemen we als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) mee in deze (MIRT-)verkenning. Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waarin diverse treinoplossingen zijn opgenomen (zie oplossingsrichtingen Trein 1A, 1B, 2A, 2B en 2C).

Deze bouwstenen zijn daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

3.15 Particulier 15

Zienswijze
Indiener geeft aan dat er een betere verbinding moet komen tussen Sloterdijk en Amsterdam CS door de metro vanaf de vanaf de Contactweg (nu een eindpunt in ‘the middle of nowhere’) door te trekken

naar het Amsterdam CS. Daarbij kan dan aanvullend een station worden geplaatst aan het begin van de Spaardammerstraat hoek Houtmankade. Ook voor de Havenstad naar CS zorgt de verlenging vanaf de contactweg naar CS voor een veel snellere verbinding.

Reactie
Het voorstel om de metro vanaf de Contactweg naar Amsterdam CS door te trekken, is als ***bouwsteen*** (zie par. 2.4, opsomming 2i) onderdeel van de (MIRT-)verkenning. Op de website www.ovsloterdijkamsterdam.nl staat onze voorlopige longlist aan oplossingsrichtingen, waaronder het doortrekken van de metro naar Amsterdam Centraal (zie oplossingsrichtingen Metro 1A, 1B, 4A en 4B). Wij nemen aan dat indiener met station Spaardammerstraat hoek Houtmankade station Nassauplein bedoelt.

Deze bouwsteen is daarmee onderdeel van de definitieve rapportage longlist, waarna betreffende oplossingen met behulp van een beoordelingskader in verschillende stappen worden gefilterd tot de beste oplossing voor de opgave, het voorkeursalternatief. Dit is het voorkeursalternatief waarover een Voorkeursbeslissing wordt genomen.

4. SLOTBESCHOUWING

4.1 Hoe nu verder?

Met de ter inzagelegging van de Kennisgeving voornemen en participatie (MIRT-)verkenning OVSA zijn diverse zienswijzen met verschillende vragen, voorstellen of meningen binnengekomen. De reacties waren constructief en opbouwend, met verschillende waardevolle suggesties voor nieuwe oplossingen of aanvullingen op bestaande oplossingen. De ter inzagelegging van de kennisgeving speelt een belangrijke rol in het komen tot nieuwe en aangescherpte (deel) oplossingen voor de longlist die verder worden onderzocht in de analytische fase van de (MIRT-)verkenning. Samenvattend zijn de ingediende zienswijzen beeldend weergegeven in figuur 4.



Figuur 4: Beeldende weergave ingediende zienswijzen.

4.2 Van Kennisgeving naar voorkeursbeslissing

Shortlist

In de hierboven genoemde 'longlist' wordt voor de bouwstenen gekeken of ze haalbaar zijn. Daarna worden overgebleven (gecombineerde) oplossingen gefilterd (in zeef 0), door middel van het beoordelingskader. Daarmee blijft er een kortere lijst over met oplossingsrichtingen, die we de 'shortlist' noemen. De shortlist leggen we eind 2025 voor aan de omgeving (participatie) en we vragen hier voor- en nadelen op te noemen en aandachtspunten mee te geven. Waarna wij de oplossingen op de shortlist begin 2026 nogmaals toetsen met een gedetailleerder beoordelingskader, zodat alleen de meest kansrijke oplossingen overblijven (circa 3-5 oplossingsrichtingen). Bij beide rondes leggen wij uit waarom

oplossingen zijn afgevallen en we beschrijven uitgebreid waarom oplossingen zijn overgebleven in het rapport 'notitie kansrijke oplossingsrichtingen'.

NRD en MER

In de fase daarna wordt er voor de kansrijke oplossingen een milieueffectrapport (MER) en een maatschappelijke kosten en batenanalyse opgesteld. De opzet voor deze onderzoeken wordt vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Dat zijn zaken zoals: waar exact gaat het project over? Wat is de precieze locatie? Welke milieuthema's zijn belangrijk en hoe gedetailleerd wordt het onderzoek? De concept NRD en de Notitie kansrijke oplossingen gaan ook een inspraakperiode in (zienswijzeprocedure), zodat iedereen hier een zienswijze over kan indienen. Tijdens deze ter inzagelegging kan ook inhoudelijk worden gereageerd op de wijze van verwerking van de nu ingediende zienswijzen. Ook wordt de NRD in deze periode voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie mer).

Voorkeursalternatief

De kansrijke oplossingen die in de NRD zijn uitgewerkt worden onderzocht en via een trechterproces, teruggebracht tot een concreet voorkeursalternatief. Dit is een slimme, klimaatbestendige en duurzame oplossing die voldoet aan de doelen en die maak- en haalbaar is. Naar verwachting is de verkenning inhoudelijk gereed in 2027 en daarna vindt besluitvorming (voorkeursbesluit) over een eventuele vervolgfase plaats. Het concept voorkeursbeslissing inclusief MER wordt ook weer ter inzage gelegd en hierover kunnen opnieuw zienswijzen worden ingediend. In dit laatste besluit (de Voorkeursbeslissing) staat wat er uiteindelijk met de aangedragen oplossingen in de verkenning is gebeurd.

4.3 Participatie

Om de omgeving tijdig en goed te informeren en betrekken in de (MIRT-)verkenning, worden stakeholders betrokken en wordt voor tijdige informatievoorziening gezorgd. Onder andere door middel van een nieuwsbrief, een app en een up-to-date website. Zo worden stakeholders geïnformeerd over diverse participatiemomenten en kunnen ze een betekenisvolle bijdrage leveren en kan worden teruggekoppeld wat er met hun inbreng is gedaan.

Begin oktober 2025 wordt er een informatiebijeenkomst over de voorlopige shortlist georganiseerd. Participatie op de definitieve shortlist is eind 2025 mogelijk door voor- en nadelen en aandachtspunten aan te geven. Zie voor data voor deze bijeenkomsten onze website www.ovsloterdijkamsterdam.nl en houd de nieuwsbrief in de gaten.

BIJLAGE 1 BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN

Analytische fase	Een MIRT-verkenning kent vier fasen. De Analytische fase is de tweede fase. Hierin onderzoeken we een selectie van mogelijke oplossingen voor het vraagstuk. Daaruit selecteren we kansrijke oplossingen. De oplossingen zijn onder andere onderzocht op hun bijdrage aan de doelstellingen, op hun technische haalbaarheid, of ze goed in te passen zijn en wat de kosten zijn. De selectie kansrijke oplossingen nemen we mee naar de beoordelingsfase. Daarin wordt de selectie verder in detail onderzocht, waarna er opnieuw een selectie wordt gemaakt.
Beoordelingskader	In de MIRT-verkenning worden oplossingen en alternatieven beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader. In het beoordelingskader staat beschreven op welke onderdelen we een oplossing of alternatief beoordelen en hoe we dat beoordelen.
Bouwsteen	Bouwstenen zijn verschillende openbaar vervoer elementen zoals een station, maar ook kan gedacht worden aan een trein, tram, metro of busverbinding. Daarnaast kan je voor bouwstenen ook denken aan het beter benutten van bestaande voorzieningen zoals bijvoorbeeld huidige buslijnen.
BO-MIRT	Bestuurlijk Overleg MIRT. Jaarlijks overleg van het Rijk (bewindslieden IenW en BZK/VRO) met de regio's Zuid, Oost, Noordwest, Noord, Zuidwest over het MIRT. Zij maken jaarlijks afspraken over de te onderzoeken opgaven, programma's, maatregelen en projecten die op de korte termijn kunnen worden uitgevoerd, over het starten van MIRT-onderzoeken en verkenningen en over de onderlinge samenwerking daarbij en de financiering daarvan. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen wordt ook de voortgang van lopende afspraken en projecten besproken en worden onderlinge afspraken gemaakt over het vervolg. Het BO-MIRT vindt jaarlijks in november plaats.
Commissie mer	De Commissie mer adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten.
Haven-Stad	Nieuw stadsgebied binnen de ring A10 en het haven-industriegebied tussen Sloterdijk, het Westerpark, het Cornelis Douwesterrein in Noord en de Noorder IJ-plas.
Kennisgeving	In de kennisgeving op grond van artikel 5.47 van de Omgevingswet staat welk voornemen het bevoegd gezag heeft en op welke wijze de omgeving kan participeren.
Longlist	Een lange lijst met oplossingsrichtingen. Dit noemen we de "voorlopige longlist oplossingsrichtingen" die je hier kan downloaden.
Milieueffectrapportage	Hulpmiddel bij het nemen van besluiten. In het milieueffectrapport worden de effecten van het project beschreven evenals de effecten van mogelijke alternatieven op het milieu.
MIRT	MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT bestaat uit projecten en programma's die zich in het fysieke, ruimtelijke domein afspelen. Hiermee werken

	Rijk en regio samen aan de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. Vaste deelnemer van een MIRT-traject (project of programma) is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
Modal split	De modal split is de verdeling van verplaatsingen over vervoerswijzen auto, openbaar vervoer en fiets.
Nota kansrijke oplossingen (NKO)	NKO staat voor Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. De Notitie is het resultaat van de Analytische fase in de MIRT-verkenning. In de NKO worden de belangrijkste knelpunten en kansen beschreven en worden de kansrijke oplossingen gepresenteerd die in de beoordelingsfase van de verkenning nader worden uitgewerkt ('zeef 2'). De NKO wordt vastgesteld in het bestuurlijk overleg.
Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD)	De afbakening van het onderzoek (reikwijdte en detailniveau) is een belangrijke fase bij het opstellen van een milieueffectrapportage. In de NRD vindt men informatie over: • Reikwijdte: welke alternatieven, welke milieuaspecten? • Detailniveau: hoe uitgebreid, op welke manier? De NRD beschrijft hoe de kansrijke alternatieven/oplossingsrichtingen uit de NKO worden onderzocht in de beoordelingsfase van de verkenning.
Oplossingsrichting	Oplossingsrichtingen worden opgebouwd uit een combinatie van bouwstenen en bestaan uit OV-verbindingen in zowel oost-westelijke en noord-zuidelijke richting.
Opgave (MIRT-)verkenning	De beste oplossing voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Bron: MIRT verkenning OV verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum 2024 - openresearch.amsterdam / tevens opgenomen in de bestuurlijke samenwerkovereenkomst tussen IenW, Vervoerregio en Gem. Amsterdam.
Plangebied	Het plangebied betreft het gebied aan de noordwestkant van Amsterdam ten zuiden van het IJ. Het strekt zich uit vanaf station Sloterdijk tot Centraal Station en omvat Haven-Stad ten zuiden van het IJ (hierna Haven-Stad Zuid) tot aan de binnenstad, inclusief tussenliggende wijken zoals de Spaarndammerbuurt en Houthavens. Zie kaartje in figuur 1.
Participatie	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. Participatie brengt zo de effecten van het project in beeld en zorgt dat argumenten voor alternatieven goed worden afgewogen, waardoor het project beter aansluit bij maatschappelijke behoeften.
Raakvlak	Het raakvlak tussen de scope van deze (MIRT-)verkenning en de interactie met de omgeving waarbinnen het project plaatsvindt.
Shortlist	De longlist wordt kleiner door de oplossingsrichtingen te toetsen aan beoordelingscriteria, zoals technische haalbaarheid, inpasbaarheid en kosten oplossingen. Daardoor vallen er oplossingsrichtingen af, die daar niet goed genoeg aan voldoen. En blijft er een kortere lijst over met de best beoordeelde oplossingen, die we de 'shortlist' noemen

Stakeholder	Een stakeholder is een groep, persoon of bedrijf die op een bepaalde manier betrokken is bij een project.
Startbeslissing	Het formele vertrekpunt voor een MIRT-verkenning. Deze beslissing wordt genomen in het BO-MIRT. Daarin staat welke opgave(n) centraal staan en wat de reikwijdte van de oplossingsrichtingen is. Daarbij krijgen ook zaken als duurzaamheid, energieneutraliteit en klimaatadaptatie aandacht. In de Startbeslissing staat ook welke partijen deelnemen en hoe zij de taken, rollen en bevoegdheden verdelen. Voorwaarde voor een Startbeslissing is dat er zicht is op financiering van 75% van de kosten van de meest voor de hand liggende oplossing.
Verkenning	De verkenning is een stap in de voorbereiding van de besluitvorming om een project mogelijk te maken. Tijdens de verkenning worden de verschillende OV-oplossingen onderzocht. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de MIRT-systematiek van het Rijk. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Uiteindelijk wordt een keuze gemaakt voor de beste oplossing, die voldoet aan de doelen en maak- en haalbaar is (het zogenaamde voorkeursalternatief), waar aan het eind van de (MIRT-)verkenning een besluit over wordt genomen (de zogenoemde Voorkeursbeslissing).
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na de verkenning wordt gekozen als de beste oplossing voor de opgave.
Voorkeursbeslissing	Bij de afronding van de MIRT-verkenning wordt door betrokken overheden een bewuste en expliciete afweging gemaakt of een verkenning moet leiden tot een planning- en studiefase. De voorkeursbeslissing gaat over meer dan alleen het voorkeursalternatief. Het bevat onder andere de onderbouwing van de keuzes voor het voorkeursalternatief. Ook beschrijft de voorkeursbeslissing de aanpak voor de volgende fase, de planning- en studiefase. NB: Bij een integrale MIRT-verkenning is een bestuursovereenkomst noodzakelijk.