



Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	11 maart 2025
Portefeuille(s)	Ruimtelijke Ordening, Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Reinier van Dantzig en Melanie van der Horst
Behandeld door	bestuurszaken.rd@amsterdam.nl
Onderwerp	Vaststelling Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) plan-MER MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 5 november 2024 hebben wij u de eerste halfjaarrapportage van de MIRT-Verkenning naar de OV-verbinding tussen Amsterdam en de Haarlemmermeer (hierna: MIRT OVAH) toegestuurd. We gaven toen aan u weer te informeren na het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. We informeren u hierbij dat het college op 11 maart 2025 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen en de Nota van beantwoording zienswijzen in het kader van de MIRT OVAH heeft vastgesteld. Dit is een mijlpaal in het onderzoek naar deze regionale openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer en een belangrijke stap richting de uiteindelijk te nemen voorkeursbeslissing, die eind 2026 verwacht wordt. Hieronder gaan we dieper in op de notities en de basisalternatieven die we verder onderzoeken.

Een verkenning in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport is een gezamenlijke en gefaseerde inspanning van Rijk en regio

Een MIRT-verkenning bestaat uit verschillende fases, waarbij via trechtering van vele oplossingsrichtingen (longlist) naar uiteindelijk één voorkeuralternatief wordt toegewerkt. Elke fase wordt afgerond met een besluitvormingsmoment. Voor de MIRT OVAH hebben we nu het eerste trechtermoment doorlopen. Deze mijlpaal markeert de afronding van de Analysefase (de vastlegging van de scope en diepgang van het verdere onderzoek (in de vorm van een milieueffectrapportage) én de start van de Beoordelingsfase.

Om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen is het opstellen van een plan-MER verplicht. De plan-MER vormt straks belangrijke input voor de gezamenlijke voorkeursbeslissing over de OV-verbinding. Ter voorbereiding op de plan-MER hebben de betrokken partijen ieder afzonderlijk de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) vastgesteld. Hierin staat hoe breed (reikwijdte) en diepgaand (detailniveau) het onderzoek naar de milieueffecten van de voorgenomen mogelijke oplossingen zal worden. Daarnaast staat in de gezamenlijk vastgestelde Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) beschreven welke oplossingsrichtingen verder onderzocht worden. De NKO vormt daarmee als het ware de input voor de NRD (en voor de op basis daarvan op te

stellen plan-MER). In de nota van Beantwoording staat hoe we zijn omgegaan met de ontvangen zienswijzen tijdens het participatieproces.

Er worden in de plan-MER vijf basialternatieven onderzocht voor de OV-verbinding

De volgende vijf basialternatieven worden in de volgende fase van de plan-MER verder uitgewerkt:

1. Bus Rapid Transit-systeem
- 2.1 Airport Sprinter Plus
- 2.2 City Sprinter
- 3.1 Metro tot Schiphol (bovengronds)
- 3.2 Metro tot Hoofddorp (ondergronds).

Daarnaast volgen later in het proces ook gevoeligheidsanalyses voor de situatie wanneer er een toekomstige Noord-West terminal bij Schiphol wordt gerealiseerd. Hieronder worden de te onderzoeken alternatieven kort toegelicht.

Het Bus Rapid Transit-systeem (BRT) is een corridor van vrijliggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam Zuid, met aan de uiteinden een uitwaaiing van snelle busverbindingen naar stad en regio, zo veel mogelijk via bestaande businfrastructuur.

De Airport Sprinter betreft een hoogfrequente, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Hiervoor wordt nieuwe treininfrastructuur aangelegd vanaf de bestaande westelijke tak van Ringspoorbaan ('Westtak'), via lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

De City Sprinter is een nieuwe hoogfrequente treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. In het plangebied komen nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). Voor de verbinding wordt uitgegaan van nieuwe treininfrastructuur vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.

Ten slotte zijn er twee alternatieven die uitgaan van de aanleg van een metrolijn. Het gaat om de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol via Schiphol Noordwest (bovengronds) en de verlenging van de Noord/Zuid-lijn via Schiphol Noordwest naar Schiphol (ondergronds bij Schiphol) tot Hoofddorp.

Alle vormen van OV blijven hiermee nog in beeld: metro, trein en BRT (Bus Rapid Transit). Met deze vijf alternatieven wordt ook goed recht gedaan aan de participatie. Twee (het BRT-systeem en de City Sprinter) van de vijf basialternatieven zijn namelijk het resultaat van de participatie ronde.

De zienswijzen uit de participatie hebben geleid tot nieuwe kansrijke oplossingsrichtingen

Aan de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) is een participatietraject vooraf gegaan. Er zijn in totaal 27 zienswijzen ingediend (9 organisaties en 18 particulieren). Daarnaast zijn er van 7 organisaties adviezen ontvangen. Er zijn daarbij onder meer oplossingen aangedragen die mogelijk aanvullend zijn op de kansrijke projectalternatieven die in de ontwerp-NRD zijn beschreven.

In de Nota van Beantwoording worden de zienswijzen individueel beantwoord. Een aantal zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van de NRD (ten opzichte van de ontwerp-NRD). Zo zijn zoals hiervoor al is aangegeven onder meer de te onderzoeken basisalternatieven naar aanleiding van de ingediende zienswijzen gewijzigd en zijn er nieuwe kansrijke oplossingsrichtingen in de NKO opgenomen.

Vervolg

In de plan-MER worden komende periode alle alternatieven en varianten met elkaar vergeleken op hun (milieu)effecten. Mede aan de hand van de uitkomsten van deze vergelijking wordt een advies voor een zogenaamd voorkeursalternatief geformuleerd. Het advies voor het voorkeursalternatief uit het plan-MER is een belangrijke bouwsteen voor de te nemen voorkeursbeslissing in het kader van de MIRT-verkenning. De besluitvormingsfase van deze MIRT-verkenning is gepland in 2026. In de eerstvolgende halfjaarrapportage informeren wij u verder over de stand van zaken van dit project.

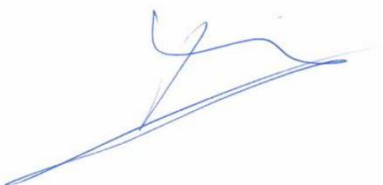
Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit



Reinier van Dantzig

Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling

Bijlagen

1. Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
2. Nota van beantwoording zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
3. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer