

Nota van Beantwoording ontwerp-NRD

MIRT-verkenning OV-verbinding
Amsterdam - Haarlemmermeer



de volgende
halte is 
de toekomst

Toelichting

In deze Nota van Beantwoording geven we antwoord op alle reacties (zienswijzen en adviezen) op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Op basis van de reacties is de NRD op meerdere punten aangepast.

Dit document is opgesteld door projectorganisatie OVAH (OV-Verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland. Deze organisaties vormen gezamenlijk het bevoegd gezag voor de te nemen besluiten over het project. Het document kwam in samenwerking met de projectpartners van OVAH tot stand (zie colofon op pagina 74 voor een volledig overzicht van de projectpartners).

Validatie en autorisatie

Document titel	Nota van Beantwoording ontwerp-NRD
Opgesteld door	Project OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Informatie classificatie	Openbaar
Documentnr.	OVAH/03886, PBS-nummer: 6.7
Versie document	8.0
Status	Vastgesteld door Bevoegd Gezag en BO OVAH

Omschrijving en toelichting versie	Datum	Versie
Vrijgegeven door Kernteam	17-12-2024	4.0
Besproken in ACO	30-01-2025	5.0
Ingestemd door DO	14-02-2025	6.0
Vastgesteld door Bevoegd Gezag	04-03-2025 11-03-2025 13-03-2025	7.0
Ingestemd door BO	13-03-2025	8.0

	Gecontroleerd door	Vrijgegeven door
Naam	Arnoud Mouwen	Pieter-Jan Jongen
Functie	Manager Integrale Planproducten	Hoofd Middelen/Financieel Directeur UIE
Handtekening		

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1. Inhoud en doel van het project	6
1.2. Manier van behandelen zienswijzen	8
1.3. Toetsing van nieuwe oplossingsrichtingen	8
1.3.1. Basialternatieven	9
1.3.2. Kansrijke aanvullingen/aanpassingen	9
1.4. Adviezen	11
1.5. Leeswijzer	11
2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen	12
3. Beantwoording zienswijzen	13
3.1. Overheden	13
3.1.1. Vervoerregio Amsterdam (99800808)	13
3.2. Bedrijven	14
3.2.1. Gasunie Transport Services B.V. (99912045)	14
3.2.2. TenneT (99901258)	14
3.2.3. Schiphol Area Development Company N.V. (99888564)	15
3.2.4. Royal Schiphol Group (RSG) (99887163)	16
3.2.5. ProRail (99585350)	17
3.3. Maatschappelijke organisaties	18
3.3.1. Reizigersvereniging Rover (99905596)	18
3.4. Buurt- en/of bewonersorganisatie	31
3.4.1. Kernteam Oeverlanden-Sloten (99902565)	31
3.5. Particulieren	34
3.5.1. Particulier (99978652)	34
3.5.2. Particulier (99913435)	34
3.5.3. Particulier (99913108)	35
3.5.4. Particulier (99912273)	41
3.5.5. Particulier (99908264)	42
3.5.6. Particulier (99891175)	44
3.5.7. Particulier (99873547)	46
3.5.8. Particulier (99842660)	49
3.5.9. Particulier (99841984)	49
3.5.10. Particulier (99703333)	50
3.5.11. Particulier (99671664)	50
3.5.12. Particulier (99563408)	50
3.5.13. Particulier (99561933)	51
3.5.14. Particulier (99494647)	52
3.5.15. Particulier (99484747)	52
3.5.16. Particulier (99455035)	53
3.5.17. Particulier (99388407)	53
3.5.18. Particulier (99386534)	53

4. Adviezen wettelijke adviseurs	55
4.1. GGD Amsterdam	55
4.2. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	56
4.3. Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland	57
4.4. Veiligheidsregio Kennemerland	58
4.5. Waterschap Amstel Gooi en Vecht	60
4.6. Hoogheemraadschap van Rijnland	61
5. Advies Commissie mer	62
6. Slotbeschouwing	66
6.1. Inspraak op het plan-MER en participatie	66
Bijlage 1: Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen	67
Bijlage 2: Begrippen en afkortingen	70

1. Inleiding

1.1. Inhoud en doel van het project

Aanleiding

Op 11 november 2022 is in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Noordwest Nederland¹ de Startbeslissing genomen om een Verkenning te starten naar de Openbaar Vervoer (OV)-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH). Het Startdocument beschrijft de context van de Verkenning als volgt:

“De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De druk op de regio is hoog en er worden er nog steeds veel mensen en bedrijven aangetrokken, waardoor de economie groeit. Dit leidt tot bereikbaarheidsknelpunten. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (achtergrondrapport Spoor en BTM, Rijksoverheid.nl) blijkt dat er in de verschillende corridors die door de Schipholspoortunnel lopen knelpunten zijn, die in de toekomst groter zullen worden. Bovendien is de druk op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid hoog, waardoor tot de coronapandemie dagelijks crowd management werd toegepast om de veiligheid te borgen.

Daarbij ligt er een enorme woningbouwopgave in het gebied. Zo wordt er in de afspraken tussen rijk en regio van uitgegaan dat er ten opzichte van nu in 2050 ruim 325.000 woningen moeten zijn bijgebouwd (MRA Verstedelijkingsconcept 2050, november 2021). Deze extra verstedelijking

verhoogt de druk op het mobiliteitssysteem verder terwijl de wegen en het openbaar vervoer nu al tegen hun grenzen aanlopen. De uitdaging voor de toekomst is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden.

De zuidwestkant van Amsterdam -het gebied tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp- biedt kansen om uit te groeien tot de internationale entree van Nederland. Een internationaal georiënteerde en toekomstbestendige ontwikkeling van dit gebied - met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen en groen - is hierbij van belang.”

Doelstellingen

Het hoofddoel van de MIRT-verkenning Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) is om te komen tot één Voorkeursbeslissing voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Een ov-systeem dat een oplossing biedt voor de hierboven genoemde problemen. Deze doelstelling is ondergebracht in vier (sub) doelstellingen:

- Doelstelling 1: Oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel en daarmee het landelijk spoornetwerk om het ov-toekomstbeeld 2040 mogelijk te maken.
- Doelstelling 2: Verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid.
- Doelstelling 3: Verbeteren ov-bereikbaarheid voor nieuwe woon- en werklocaties.
- Doelstelling 4: Intensivering internationaal treinverkeer.

¹ Het BO MIRT is een jaarlijks overleg van het Rijk met de regio over het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

MIRT-verkenning OVAH

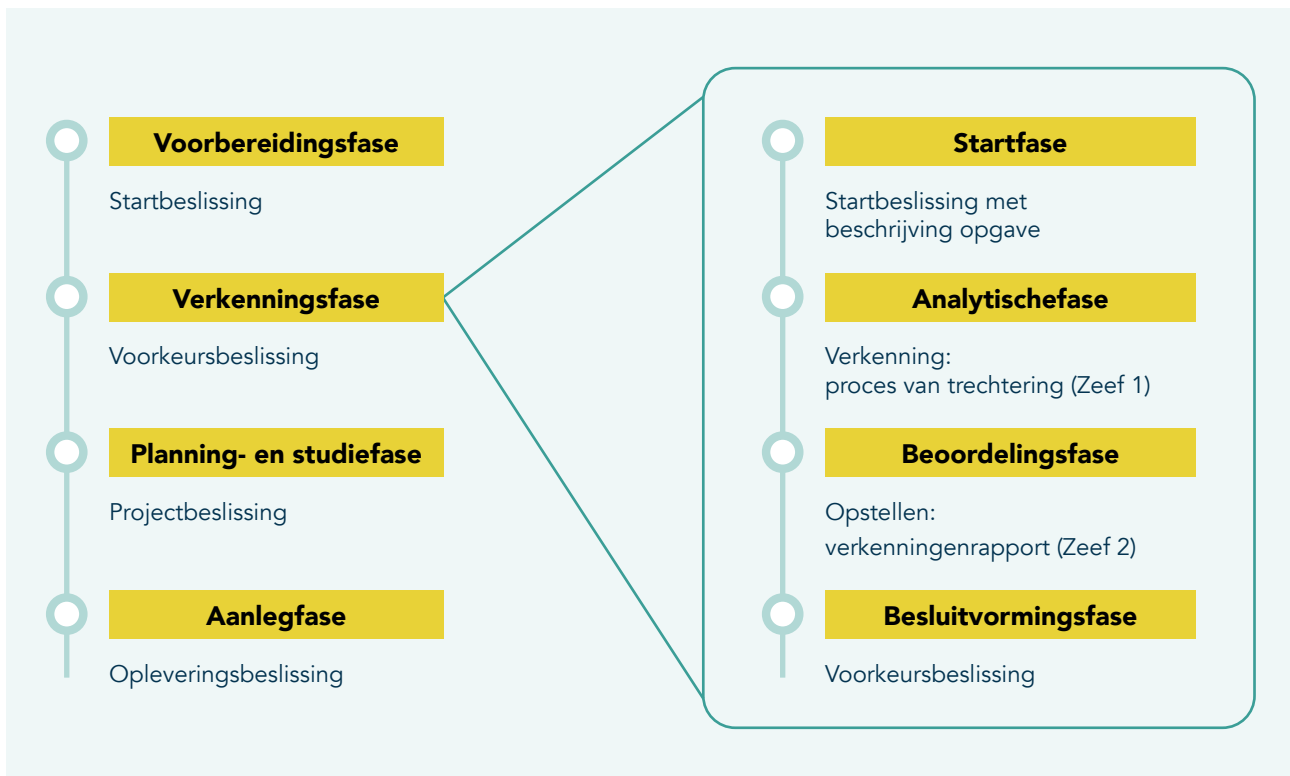
Het project OV-Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) heeft de status van een MIRT-verkenning. Dat betekent dat het project onderdeel is van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de Rijksoverheid. Met dit programma wil het Rijk de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland verbeteren. Het project OVAH richt zich op het garanderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de MRA. Dit is nodig gezien de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, werklocaties, economie en de bijbehorende vervoersbewegingen. MIRT-projecten doorlopen een vaste procedure, van voorbereidingsfase (formulering initiatief), verkenningsfase, planning- en studiefase, aanlegfase (realisatie) en beheer.

Met het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) heeft de MIRT voorbereidingsfase plaatsgevonden.

Momenteel zit het project in de tweede stap, de verkenningsfase. Deze Verkenning bestaat uit zichzelf ook weer uit vier fasen: de start, analyse, beoordeling en besluitvorming. Het doel van de MIRT-verkenning is het onderbouwen en faciliteren van de MIRT-voorkeursbeslissing op en de juridische borging daarvan in het kader van de Omgevingswet.

Dit gebeurt door vanuit een helder geformuleerde probleemstelling te trechteren van een longlist aan oplossingsrichtingen, via een shortlist van kansrijke projectalternatieven naar één voorkeursalternatief. Als wordt voldaan aan alle voorwaarden van de Voorkeursbeslissing, wordt besloten of de volgende stap van het project wordt gezet: de planning- en studiefase.

Figuur 1 geeft de fasen binnen een MIRT-project en binnen een MIRT-verkenning weer. Binnen deze Verkenning markeert de Nota van Beantwoording de afronding van de analytische fase.



Figuur 1 De fasen van een MIRT-project (links) en een gedetailleerder beeld van de verkenningsfase (rechts). [Gebaseerd op Spelregels van het MIRT, 2022]

1.2. Manier van behandelen zienswijzen

De **ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (ontwerp-NRD)** lag van woensdag 27 maart 2024 tot en met dinsdag 7 mei 2024 ter inzage. Tijdens deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. We bedanken iedereen voor het indienen van een zienswijze en het op deze manier meedenken met de MIRT-verkenning OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Er kwamen in totaal 27 zienswijzen binnen met verschillende vragen, voorstellen of meningen. De zienswijzen zijn afkomstig van overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren. De ingediende zienswijzen zijn namens de vier bevoegde gezagen gepubliceerd via de website² van Platform Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De indieners van een zienswijze ontvingen een ontvangstbevestiging en een dankwoord. Met de ter inzagelegging van de ontwerp-NRD is omgevingspartijen de mogelijkheid geboden om andere mogelijke oplossingsrichtingen 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.

1. Herkent u zich in de in bijlage 2 van deze ontwerp-NRD opgenomen longlist van mogelijke oplossingen of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
2. Herkent u zich in de in paragraaf 3.2 van deze ontwerp-NRD opgenomen shortlist van alternatieven en varianten of heeft u daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen?
3. Heeft u aanvullingen of suggesties voor het in hoofdstuk 4 van deze ontwerp-NRD opgenomen overzicht van (milieu) aspecten en omgevingsfactoren om te komen tot een voorkeursalternatief?
4. Heeft u suggesties of wensen voor uw betrokkenheid bij de verdere uitwerking van alternatieven en varianten (zie hoofdstuk 6 van de ontwerp-NRD)?
5. Heeft u suggesties over de inrichting van het informele participatieproces in het algemeen?

In deze Nota van Beantwoording geven we antwoord op de reacties. Ook gaan we in op de suggesties voor de afbakening van het onderzoek naar milieueffecten, die aan bod komen in de nog op te stellen milieueffectrapportage (plan-MER). Ook wordt ingegaan op de aanpassingen en/of aanvullingen ten opzichte van de in de ontwerp-NRD opgenomen shortlist van alternatieven en varianten (zie paragraaf 1.3). De Nota van Beantwoording gaat apart in op elke zienswijze en alle vragen. De definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau is op meerdere punten aangepast, als gevolg van de ontvangen zienswijzen, de adviezen van de wettelijke adviseurs en het R&D-advies van de Commissie mer.

Aan iedere zienswijze is een registratienummer, toegekend, dat met de ontvangstbevestiging naar de indiener is verstuurd. In deze Nota van Beantwoording 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 overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en buurt- en/of bewonersorganisaties die hebben gereageerd worden wel bij naam genoemd (in de paragrafen 3.1 tot en met 3.4).

1.3. Toetsing van nieuwe oplossingsrichtingen

Overheidsinstanties, buurt- en bewonersverenigingen, bedrijven, belangenorganisaties en particulieren hebben aanpassingen en/of aanvullingen aangedragen. In meerdere zienswijzen gaven indieners suggesties voor oplossingsrichtingen die aanvullend zijn op de kansrijke projectalternatieven die eerder in het project (MIRT-onderzoek ZWASH fase 5) zijn onderzocht en die op de shortlist van alternatieven en varianten in de ontwerp-NRD staan.

Op de oplossingsrichtingen die in de ingediende zienswijzen staan, is een ontvankelijkheidstoets uitgevoerd. Er is daarbij gekeken of de oplossingsrichting niet al eerder is getoetst. Ook is gekeken of de oplossingsrichting binnen doelstellingen van de Verkenning past. Dit heeft

² <https://www.platformparticipatie.nl/ovamsterdam-haarlemmermeer/planning-ovah/2676008.aspx>

geleid tot 55 ontvankelijke suggesties. Aangezien een aantal suggesties dezelfde strekking hebben, zijn deze samengevoegd in 25 nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen, die allen getoetst zijn op kansrijkheid. In Tabel 2 in Bijlage 1 zijn de oplossingsrichtingen van een code voorzien en kort omschreven.

In de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) staat welke oplossingsrichtingen geschikt waren voor toetsing op kansrijkheid en hoe die toetsing is uitgevoerd. Hiervoor is het toetsingskader van het MIRT-onderzoek gebruikt, dat bestaat uit vier criteria: doelbereik, onoverkomelijke belemmeringen, investeringskosten en bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Uit de toetsing

in de NKO zijn vijf basisalternatieven geformuleerd, en een aantal mogelijk kansrijke aanvullingen en/of aanpassingen. In paragraaf 1.3.1 en 1.3.2 wordt dit nader toegelicht.

1.3.1. Basisalternatieven

In de NKO zijn vijf alternatieven geformuleerd, waarvan er twee zijn voortgekomen uit de ingediende zienswijzen. De alternatieven worden aangeduid als basisalternatief (BA). De verkeerskundige analyse en het ontwerpproces in de beoordelingsfase van de Verkenning kan nog leiden tot optimalisaties van de alternatieven en in de stappen die volgen worden de basisalternatieven mogelijk nog aangevuld of aangepast met optimalisaties. De vijf basisalternatieven zijn:

Tabel 1 Overzicht basisalternatieven die verder worden onderzocht in de MIRT-verkenning

Basisalternatieven			
BA1	BRT-netwerk	Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaiërend naar meerdere bestemmingen. <i>Dit basisalternatief is een verbetering van Projectalternatief 1 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).</i>	<p>Basisalternatief 1 is de buslijn 'Bus Rapid Transit' (BRT) op de route Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft hoogwaardig ov in de vorm van bussen die met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen rijden, met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een basisverbinding met vrijliggende bus-infrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de basisverbinding waaiëren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, zo veel mogelijk via bestaande bus-infrastructuur.</p> <p>De inzet is dat het BRT-netwerk ervoor zorgt dat Sprinters niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden.</p>
BA2.1	Airport Sprinter Plus	Nieuwe treininfrastructuur voor een vaak rijdende verbinding met Airport Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp met in het plangebied één nieuw ondergronds station bij Schiphol Centrum. <i>Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 2 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).</i>	<p>Basisalternatief 2.1 biedt een vaak rijdende, snelle treinverbinding tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp. Het gaat om de doorontwikkeling van de Airport Sprinter die met de ingang van de nieuwe dienstregeling 2025 is gaan rijden. In het plangebied komt één nieuw ondergronds station, bij Schiphol Centrum. De verbinding gebruikt nieuwe treininfrastructuur, die loopt vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een lange extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.</p> <p>Inzet is dat de Airport Sprinter Plus het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden. De treinen richting Zaandam (en verder) maken ook gebruik van de nieuwe treintunnel en rijden dan dus ook niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel. Hierdoor komt bij deze oplossing meer treincapaciteit in de Schipholspoortunnel vrij dan bij de andere basisalternatieven.</p>

Basisalternatieven

BA2.2	City Sprinter	<p>Nieuwe trein-infrastructuur voor een vaak rijdende verbinding met City Sprinters tussen station Amsterdam Centraal en station Hoofddorp, met in het plangebied nieuwe stations bij Henk Sneevlietweg, Riekerpolder, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds). <i>Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).</i></p>	<p>Basisalternatief 2.2 biedt een vaak rijdende 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). Deze ov-verbinding zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. Voor de verbinding wordt nieuwe treininfrastructuur aangelegd vanaf de bestaande westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak'), via een korte extra spoortunnel onder Schiphol naar station Hoofddorp.</p> <p>Het doel is dat de City Sprinter ervoor zorgt dat de Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de bestaande Schipholspoortunnel hoeven te rijden, maar door de nieuwe tunnel.</p>
BA3.1	Metro tot Schiphol	<p>Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Schiphol. Met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum (bovengronds). <i>Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.1 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).</i></p>	<p>Basisalternatief 3.1 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar Schiphol via een grotendeels bovengronds tracé. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro binnen het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid (ten noorden van de A4) via een korte metrotunnel onder Schiphol naar een nieuw bovengronds station op Schiphol Centrum. Het doel van dit alternatief is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de Schipholspoortunnel hoeven te rijden.</p>
BA3.2	Metro tot Hoofddorp	<p>Metro tot Hoofddorp: Verlenging Noord/Zuidlijn (metro) tot Hoofddorp met in het plangebied metrostations bij Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest (ondergronds) en Schiphol Centrum (ondergronds) en Hoofddorp. <i>Dit basisalternatief komt overeen met projectalternatief 3.2 uit de ontwerp-NRD / de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).</i></p>	<p>Basisalternatief 3.2 verlengt de Noord/Zuidlijn (metro) van station Amsterdam Zuid naar station Hoofddorp. Vanaf metrostation Amsterdam Zuid stopt de metro in het plangebied op de stations Amstelveenseweg, Johan Huizingalaan, Schiphol Noordwest, Schiphol Centrum en station Hoofddorp. Er wordt nieuwe metro-infrastructuur aangelegd vanaf Amsterdam Zuid, ten noorden van de A4, via een lange metrotunnel onder Schiphol en nieuwe ondergrondse stations bij Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar station Hoofddorp.</p> <p>Het doel van dit alternatief is dat de verlengde Noord/Zuidlijn het mogelijk maakt dat Sprinters naar Amsterdam Centraal niet meer door de Schipholspoortunnel hoeven te rijden.</p>

Deze vijf basisalternatieven worden onderzocht in de volgende fase van de MIRT-verkenning: de beoordelingsfase (voor meer informatie, zie de NRD en de NKO).

1.3.2. Kansrijke aanvullingen/aanpassingen

Uit de toetsing is gebleken dat een aantal aangedragen nieuwe oplossingen mogelijk kansrijk zijn, als aanvulling op of in combinatie met een van de vijf basialternatieven. Zelfstandig dragen deze oplossingen onvoldoende bij aan de doelstellingen. Daarom worden zij beoordeeld als aanvullingen op en/of aanpassingen van mogelijk kansrijke basialternatieven.

In de beoordelingsfase wordt een 'beperkte doorkijk' gemaakt naar hoe de basialternatieven zich verhouden tot deze mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen. Dit is een beknopte vooruitblik naar de effecten van elk alternatief. Ook wordt gekeken hoe de basialternatieven zich verhouden tot zogenaamde 'wat-als-scenario's'. Dit zijn mogelijke toekomstige afwijkingen en onzekerheden ten opzichte van de veronderstelde referentiesituatie.³ Anders gezegd: wat als de toekomst er anders uitziet dan we nu veronderstellen? Denk aan een onverwachte grote ontwikkeling in de omgeving, zoals de mogelijke bouw van terminal Noordwest bij Schiphol (aangehaald bij NOB18, zie bijlage 1). Een ander voorbeeld is een scenario waarbij een belangrijk raakvlakproject zich anders ontwikkelt dan voorspeld. Raakvlakprojecten zijn projecten die met andere projecten overlappen, waardoor zij effect op elkaar hebben, wat afstemming en samenwerking nodig maakt. Denk bijvoorbeeld aan het niet of later dan gepland realiseren van het derde perron op station Amsterdam Zuid. De beperkte doorkijk in de beoordelingsfase wordt gedaan om te bepalen of de aanvullingen en/of aanpassingen of 'wat-als-scenario's' tot wezenlijk andere effecten kunnen leiden. Om dit te bepalen worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd in de vorm van korte kwalitatieve passages in het plan-MER en MKBA.

De beoordelingsfase wordt afgesloten met een ontwerp-Voorkeursbeslissing. Daarbij wordt onder andere bepaald voor welke mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen in de besluitvormingsfase meer beslisinformatie nodig is. Ook wordt bepaald welke mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen in de planning- en studiefase verder worden opgepakt. Daarnaast wordt aangegeven of meer beslisinformatie in de Verkenning

nodig is voor de 'wat-als-scenario's. Additionele beslisinformatie in de besluitvormingsfase over wat-als scenario's wordt opgeleverd in de vorm van 'robustheidsanalyses' ten behoeve van het definitieve verkenningenrapport en in de Bestuursovereenkomst (BOK).

In Bijlage 1 zijn de mogelijke aanvullingen en/of aanpassingen kort beschreven. Elke mogelijke aanvulling en/of aanpassing heeft een code gekregen. Bij de beantwoording van de zienswijzen (in hoofdstuk 3) wordt de beoordeling van de aangedragen oplossingen toegelicht. Hierbij wordt naar de in bijlage 1 gebruikte codering verwezen.

1.4. Adviezen

We hebben op grond van de Omgevingswet de wettelijke adviseurs benaderd om advies uit te brengen. De volgende wettelijke adviseurs gaven advies:

- Commissie mer
- GGD Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (inclusief brandweer)
- Veiligheidsregio Kennemerland (inclusief brandweer en GGD)
- Waterschap Amstel Gooi en Vecht
- Hoogheemraadschap van Rijnland

De punten uit de reacties behandelen we in deze Nota van Beantwoording samen met de andere zienswijzen.

1.5. Leeswijzer

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. Deze komen aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 reageren we vervolgens op iedere ingebrachte zienswijze. In hoofdstuk 4 gaan we in op de wettelijke adviezen. Het advies van de Commissie mer bespreken we in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 sluit af met een slotbeschouwing op wat het zienswijzeproces voor deze MIRT-verkenning opleverde.

In bijlage 1 zijn de nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de zienswijzen opgenomen. In bijlage 2 worden gebruikte begrippen en afkortingen toegelicht.

³ De referentiesituatie is de situatie in 2040 waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Het betreft de huidige situatie met autonome ontwikkelingen.



2. Veelvoorkomende vragen en opmerkingen

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal algemene punten die in meerdere reacties (zienswijzen en adviezen) naar voren komen. In de opsomming hieronder lichten we enkele veelvoorkomende onderwerpen uit die in zienswijzen zijn aangedragen. We geven tussen haakjes aan in welke paragraaf van deze Nota van Beantwoording we op dit onderwerp ingaan.

- In meerdere zienswijzen droegen indieners oplossingen aan die mogelijk aanvullend zijn op de kansrijke projectalternatieven die in de ontwerp-NRD zijn beschreven (zie Bijlage 1 voor een volledig overzicht).
- Enkele overheden en bedrijven vragen om voldoende rekening te houden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Met name als het om bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties gaat (zie paragraaf 3.1.1 en 3.2.3).
- Er zijn diverse zorgen geuit over de bereikbaarheid van Badhoevedorp, waarbij wordt verzocht om een ov-halte of -station (zie paragraaf 3.5.3 en 3.5.11).
- Ook zijn er zorgen over een verschraving van het ov doordat ov elkaar "beconcurrereert", of omdat het voor indieners niet duidelijk is hoe het totale ov-aanbod er in de toekomst uitziet (zie paragraaf 3.5.7).
- Onder indieners leven gevoelens dat de oplossingsrichtingen uit de ontwerp-NRD vooral gericht zijn op de bereikbaarheid van Schiphol en minder op de bewoners in het plan- en studiegebied.
- Vanuit de wettelijke adviseurs en de Commissie mer zijn aanvullende toetsingscriteria aangedragen waar in het beoordelingskader van het plan-MER rekening mee kan worden gehouden (zie hoofdstuk 4 en 5).



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.*

Wij bedanken overheden, bedrijven en particulieren voor de door hun ingebrachte zienswijze.

3.1. Overheden

3.1.1. Vervoerregio Amsterdam (99800808)

De Vervoerregio Amsterdam vindt de meest voor de hand liggende oplossing een metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp. Als concessieverlener, asset owner en eindverantwoordelijke volgens de wet Lokaal Spoor stelt de Vervoerregio eisen aan het werkend vervoerssysteem. Specifiek wijst indiener op het door de regio raad vastgestelde Metrokader als belangrijk uitgangspunt voor de uit te voeren analyses en onderzoek. Ook aan een busoplossing stellen we als concessieverlener eisen.

Antwoord

Het Metrokader van de Vervoerregio Amsterdam wordt als uitgangspunt genomen bij de technische uitwerking van de metrovarianten. Voor het Bus Rapid

Transit (BRT)-alternatief wordt gebruik gemaakt van het kader "Wegontwerp voor openbaar vervoer" van Kennisplatform CROW. Als afwijkingen op het kader nodig zijn, worden deze in samenspraak met de vervoerregio gemaakt.

De Vervoerregio Amsterdam ziet vanuit het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid kansen voor een corridorhub in Hoofddorp met een extra halte bij Schiphol Trade Park/P+R Hoofddorp Zuid. De toegevoegde waarde en haalbaarheid van zo'n overstap met aanvullende functies op de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer willen wij graag in de MIRT-verkenning laten onderzoeken.

Antwoord

De oplossingsrichting in deze zienswijze is geïnterpreteerd als het verlengen van de metro tot Hoofddorp-Zuid (ter hoogte van Bennebroekerweg). En om dit station in te richten met voorzieningen als P+R en deelmobiliteit. Dit is een strategische locatie, denkende aan de ontwikkeling van Schiphol Trade Park, Park21 (locatie voor recreatie en evenementen) en de poortfunctie van de A4 naar Amsterdam. Deze oplossingsrichting is, mede op

basis van andere zienswijzen, in de Notitie Kansrijke Oplossingen opgenomen als NOB16: Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, met mogelijke corridorhub bij Hoofddorp Zuid. Voor de aanvullingen en/of aanpassingen zoals NOB16 worden, zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2, in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

De Vervoerregio Amsterdam heeft een suggestie ten aanzien van de dubbele doelstelling: het oplossen van het capaciteitsprobleem in de Schipholspoortunnel om meer lange afstandstreinverkeer mogelijk te maken en het bereikbaar maken van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Met name het voorgestelde BRT- en treinalternatief ontsluiten maar beperkt nieuwe gebiedsontwikkelingen. Indien extra haltes of stations niet mogelijk zijn zal met aanvullende ontsluiting van de nieuwe gebieden aan de tweede doelstelling moeten worden voldaan.

Antwoord

Aan het in de vorige fase gebruikte toetsingskader is voor de huidige – analytische-fase een toetsingscriterium toegevoegd. Namelijk de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties (zie paragraaf 1.3). Aan de hand van het toetsingskader zijn projectalternatieven uit de Ontwerp-NRD getoetst (en de via zienswijzen ingebrachte oplossingsrichtingen).

Hieruit blijkt dat met het voorgestelde BRT-alternatief de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo verslechtert. Het in de ontwerp-NRD voorgestelde BRT-alternatief is vervangen door het door indiener aangedragen BRT-netwerk (BA1). Bij het in de ontwerp-NRD voorgestelde treinalternatief verbetert de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties per saldo. Mede daarom is dit alternatief niet komen te vervallen en is dit opgenomen als BA2.1 op de definitieve shortlist.

De Vervoerregio Amsterdam stelt gedurende de MIRT-verkenning kennis en expertise beschikbaar voor het opstellen en beoordelen van de verschillende uit te voeren onderzoeken en op te stellen rapporten om te komen tot een gezamenlijk en maatschappelijk gedragen voorkeursalternatief.

Naast de MIRT-verkenning is de Vervoerregio verantwoordelijk voor een functioneel kader voor een toekomstig openbaar netwerk, waar de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer onderdeel van is. Een goede afstemming en wisselwerking tussen de MIRT-verkenning en dit kader is van groot belang om tot een optimaal ov-systeem te komen.

Antwoord

Leidend voor de uitwerking van de varianten zijn het Metrokader (van de Vervoerregio Amsterdam) en het 'Kader wegontwerp voor openbaar vervoer' van Kennisplatform CROW. De kennis en expertise van de Vervoerregio Amsterdam wordt gebruikt. Zij zijn immers verantwoordelijk voor realisatie, exploitatie en instandhouding van lokale (spoor) weginfrastructuur (bus, tram en metro) inclusief de strategie met betrekking tot uitbreiding van het lijnennet.

3.2. Bedrijven

3.2.1. Gasunie Transport Services B.V. (99912045)

Gasunie verzoekt contact op te nemen met Gasunie in het kader van externe veiligheidsrisico's.

Antwoord

De projectorganisatie heeft met Gasunie gesproken over externe veiligheidsrisico's. Er is afgesproken om raakvlakken tussen het leidingnetwerk (bestaand en nieuw) van Gasunie en het zoekgebied van het project te monitoren. Indien nodig worden aan de hand hiervan verdere afspraken gemaakt en afstemming georganiseerd.

3.2.2. TenneT (99901258)

TenneT vraagt contact om ontwikkelingen voor nieuwe infrastructuur van TenneT af te stemmen met de alternatieven/ varianten (raakvlakmanagement).

Antwoord

De projectorganisatie heeft met TenneT gesproken en afgesproken om raakvlakken tussen het kabelnetwerk (bestaand en nieuw) van TenneT en het zoekgebied van het project te monitoren. Indien nodig worden aan de hand hiervan verdere afspraken gemaakt en afstemming georganiseerd.

3.2.3. Schiphol Area Development Company N.V. (99888564)

Schiphol Area Development Company (SADC) heeft de indruk dat de NRD suggereert dat voor de projectalternatieven (met name het alternatief 'metro') al een definitieve afweging heeft plaatsgevonden, met drie tracés, bijbehorende stations en locaties om uit te kiezen. Hoewel er drie metrovarianten op conceptueel niveau zijn doorgerekend en getekend, is er bij de gepresenteerde opties nog onvoldoende onderzoek gedaan naar de integratie in aansluitende ruimtelijke ontwikkelingen, met name de posities van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noord-West en Hoofddorp Zuid. Hierdoor is er mogelijk onvoldoende rekening gehouden met de optimalisatie van posities, het aantal stations en de inpassing van tracés met betrekking tot de potentie van deze gebieden.

Antwoord

Tijdens de MIRT-verkenningfase of de MIRT planning- en studiefase wordt (voor de basialternatieven die worden onderzocht) ook het aantal en de locaties van stations en/of haltes onderzocht, afhankelijk van een bus-, trein- of metroalternatief. Over de mogelijke extra stations en/of haltes wordt ook nagedacht in relatie tot de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. In de NKO zijn de onderstaande stations als mogelijk kansrijk beoordeeld:

- Station (na)bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1).
- Nieuw metrostation Anderlechtlaan (zie NOB10 in Bijlage 1).
- Corridorhub bij Hoofddorp Zuid in combinatie met het verlengen van de metro tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park (zie NOB16 in Bijlage 1).

Daarnaast is metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol getoetst op kansrijkheid (zie NOB11 in Bijlage 1). Deze oplossingsrichting is vanwege technische en financiële belemmeringen niet kansrijk. Een extra bushalte bij de Koekoekslaan (NOB17, Bijlage 1) wordt als onderdeel van BA1 meegenomen. Als uit de nadere (ontwerp)uitwerking, onderzoeken en (vervoerwaarde)berekeningen in de beoordelingsfase blijkt dat optimalisatie (bijvoorbeeld door middel van extra stations) van de basialternatieven nodig is, dan vindt dat in de beoordelingsfase plaats. Daarnaast wordt onderzocht of (en hoe) het inpassen van de nieuwe stations in het plangebied mogelijk is.

Voor het creëren van het meest gunstige vestigingsklimaat wenst SADC te faciliteren via haar gebiedsontwikkelingen, onder voorwaarde dat PA3.2 wordt uitgevoerd. Hierbij dient rekening gehouden te worden met voldoende flexibiliteit in de exacte invulling met betrekking tot optimale integratie in de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stations en het tracé. Vanuit SADC N.V. zien wij mogelijkheden om innovatie te benutten in dit proces, met name door het gebruik van een digital twin en parametrisch ontwerpen om zo te komen tot een optimale inpassing van PA3.2.

Antwoord

SADC spreekt haar voorkeur uit voor projectalternatief 3.2 (metro tot Hoofddorp via Schiphol Noordwest) uit de ontwerp-NRD. Deze mogelijke oplossing is op de definitieve shortlist opgenomen (BA3.2). Of BA3.2 het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt, is nu nog niet bekend. Daarover biedt het vervolg van deze Verkenning uitkomst. De toepassing van innovatie door bijvoorbeeld het door SADC gesuggereerde gebruik van 'digital twin' is een onderwerp waar in de Verkenning nog geen focus op ligt. In de planning- en studiefase die volgt op de MIRT-verkenning worden digitale hulpmiddelen ingezet en wordt beoordeeld of digital twin daar onderdeel van uitmaakt.

SADC streeft naar een breder perspectief op de tracés en de locaties van stations. SADC ziet graag dat er voldoende ruimte wordt geborgd om in het proces PA3.2 te optimaliseren. Dit geldt niet alleen voor het realiseren van extra voordelen voor de verbetering van de bereikbaarheid, zoals extra stations en robuustere tracés voor toekomstige ontwikkelingen, maar ook om beter te kunnen voldoen aan de behoeften van alle betrokken deelgebieden.

Het is voor SADC van cruciaal belang dat er een mate van flexibiliteit wordt geborgd in de ontwikkeling van alternatieven en dat de optimalisatie van stationslocaties en het tracé een integraal onderdeel vormt van het proces. SADC dringt erop aan dat het proces leidt tot het vaststellen van kansrijke alternatieven die voldoende rekening houden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De toekomstige ov-verbinding zal een grote ruimtelijke impact hebben voor vele generaties. Om de ruimtelijke kwaliteit en kansen optimaal te benutten, dient het proces zo te worden

ingericht dat optimaal ruimtegebruik mogelijk blijft langs de route, waarmee de beste oplossingen voor de lange termijn worden gegarandeerd.

SADC verwacht bevestiging dat, binnen de scope van het OVAH-project, station optimalisaties en tracéstudies daadwerkelijk plaatsvinden om te komen tot de definitieve kansrijke alternatieven in de MIRT-verkenning. Bovendien verwacht SADC bevestiging dat er wordt gezocht naar optimale aansluiting op het ontwikkelpotentieel van de deelgebieden. Ook is het essentieel dat er ruimte is voor voldoende flexibiliteit binnen de tracévarianten om een weloverwogen integrale gebiedsontwikkeling te waarborgen.

Antwoord

Op dit moment is nog niet bekend hoe de ov-verbinding er precies uit komt te zien. Daarom worden verschillende tracés geoptimaliseerd en verschillende stationslocaties onderzocht. Ook worden diverse mogelijkheden onderzocht voor de ov-verbinding (zoals bus, trein, ondergrondse én bovengrondse metro) en wordt beoordeeld of de maatregelen bestand zijn tegen toekomstige ontwikkelingen. Dat doen we door bijvoorbeeld de gevolgen van scenario's op het gebied van verstedelijking mee te nemen. Ook wordt getoetst in hoeverre de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Op deze manier wordt gezocht naar optimale aansluiting op de ontwikkelingsmogelijkheden van de deelgebieden. In de NKO staat welke basisalternatieven in de MIRT-verkenning worden onderzocht (zie ook paragraaf 1.3).

3.2.4. Royal Schiphol Group (RSG) (99887163)

De ontwerp-NRD wekt de suggestie dat er voor het projectalternatief 'metro' al een variantenafweging heeft plaatsgevonden en dat er daarbij drie varianten voor het tracé van de metro zijn overgebleven om uit te kiezen. De projectpartners hebben in de voorgaande fasen hiervoor input geleverd, zo ook Royal Schiphol Group. Er is in deze voorgaande fasen gestudeerd op mogelijke tracés, rekening houdend met bekende (bovengrondse) dwangpunten. Echter, destijds is er primair onderzoek gedaan naar mogelijke tracés als onderbouwing voor de aanvraag tot financiering vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF). Daarom zijn er, op nadrukkelijk verzoek vanuit het Rijk, drie

metrovarianten doorgerekend in de NGF-MKBA. De drie gepresenteerde varianten voor het tracé van de metro zijn echter niet uitputtend, noch is goed onderzocht wat de beste positionering van de stations moet zijn.

Antwoord

RSG stelt dat nader onderzoek nodig is naar varianten voor het tracé van de metro en naar de beste locaties voor de stations. Zoals toegelicht in paragraaf 1.3 zijn er in de ingediende zienswijzen nieuwe oplossingsrichtingen aangedragen. Dat betreft alternatieve tracés voor metro, trein en bus. Ook zijn ideeën aangedragen over waar stations kunnen komen. De oplossingsrichtingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden mogelijk kansrijk geacht. De basisalternatieven die in de Verkenning verder worden onderzocht zijn dan ook uitgebreider en gevarieerder dan de projectalternatieven die in de ontwerp-NRD werden gepresenteerd. Tijdens de technische uitwerking wordt gezocht naar de beste locaties voor stations en tracés. Om de doelen van de Verkenning te bereiken spelen in de uitwerking de locaties van stations een belangrijke rol.

RSG verwacht dat er door de projectorganisatie MIRT-OVAH voor het projectalternatief 'metro' breder gekeken wordt dan de huidige drie projectvarianten voor de mogelijke tracés en stationslocaties. Er zijn varianten mogelijk die additionele voordelen en oplossend vermogen (kunnen) hebben, zoals extra stations (bijvoorbeeld bij Badhoevedorp en/of Hoofddorp Zuid) en alternatieve tracés die robuuster zijn voor toekomstige ontwikkelingen dan de huidige voorliggende tracés. Dit geldt ook voor de twee andere modaliteiten (trein en BRT).

Antwoord

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze door RSG zijn met hen gesprekken aangegaan om meer duidelijkheid te krijgen over hun wensen en opvattingen. Daarin heeft RSG, als één van de initiatiefnemers van het project OVAH, de ambitie en de noodzaak van het ontwikkelen van een nieuwe terminal Noordwest aangegeven en toegelicht. Een terminal in dit gebied leidt mogelijk tot andere reizigersstromen. Dit kan andere tracés voor de verschillende modaliteiten en een station

op een andere locatie met zich meebrengen. Echter, over de terminal Noordwest is tot op heden geen bestuurlijk besluit genomen. Bovendien ligt hier ook nog geen 'ruimtelijk besluit' aan ten grondslag. Dit betekent dat de ontwikkeling van een terminal op Schiphol Noordwest (nog) geen 'autonome ontwikkeling' is en dus geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.

De mogelijke ontwikkeling van een terminal Noordwest is een van de 'wat-als-scenario's' waarvoor in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER worden opgenomen. Deze wordt mogelijk gevolgd door een robuustheidsanalyse in de besluitvormingsfase (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

RSG benadrukt dat naast de metro-alternatieven ook het BRT- en treinalternatief robuuster moeten worden, passend bij de verschillende toekomstige ontwikkelingen. In dit kader is een treintunnel voor Sprinters uitgewerkt, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak') naar Amsterdam Centraal, via Schiphol Airport en Schiphol Noordwest. Deze oplossingsrichting is in de Notitie Kansrijke Oplossingen genoemd (BA2.2, City Sprinter).

Ook is een nieuw BRT-netwerk uitgewerkt. Deze vervangt het oude BRT-alternatief uit de ontwerp-NRD. Deze oplossingsrichting is in de Notitie Kansrijke Oplossingen genoemd (BA1: BRT-netwerk). Beide nieuwe oplossingsrichtingen zijn als (mogelijk) kansrijk toegevoegd aan de definitieve shortlist en wordt in de Verkenning onderzocht (zie ook paragraaf 1.3). In de Notitie Kansrijke Oplossingen worden deze oplossingsrichtingen uitgebreider toegelicht.

RSG verzoekt de projectorganisatie MIRT-OVAH te bevestigen in de Nota van Antwoord dat er ruimte is voor nader onderzoek naar geoptimaliseerde tracés en stationslocaties. Deze optimalisering van stationslocaties en tracéstudie moet plaatsvinden in de MIRT-verkenning. Mocht uit deze optimalisatie blijken dat er andere kansrijke varianten ontstaan, dan moeten deze worden meegenomen in de MER-procedure en MIRT-verkenning.

Antwoord

Het onderzoeken van de beste locaties van de oplossingsrichtingen, zowel van de tracés als van stationslocaties, is inderdaad onderdeel van deze MIRT-verkenning.

RSG acht het van belang dat de verschillende projectdoelstellingen gerealiseerd worden, voor de bereikbaarheid van Nederland en Schiphol in het bijzonder. Daarbij dient rekening gehouden te worden met al geplande ontwikkelingen als 'stand beleid' en met toekomstige ontwikkelingen als 'gevoeligheidsanalyses'. RSG is van mening dat de nieuwe infrastructuur die decennia gebruikt zal worden in deze fase zeer uitputtend moet worden onderzocht en afgewogen.

Antwoord

Alle onderzochte oplossingsrichtingen en het uiteindelijke voorkeursalternatief moeten bijdragen aan alle projectdoelstellingen. Bestaand beleid (waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden) is onderdeel van de referentiesituatie. In afstemming met verschillende belanghebbenden (waaronder RSG) wordt afgesproken welke gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd. Tijdens de technische uitwerking van de MIRT-verkenning vindt zorgvuldig onderzoek en afweging plaats, passend bij een Verkenning. Waar nodig wordt de uitwerking verdiept om technische risico's beter in beeld te krijgen.

3.2.5. ProRail (99585350)

ProRail verzoekt om vooruitlopend op de plan- en studiefase voor OVAH apart aandacht te besteden aan de mogelijkheden van een versnelde verlenging van de bestaande metro Noord/Zuidlijn met één halte tot aan de Amstelveense weg. Dat doet zij in verband met de ontwikkelingen op station Amsterdam Zuid waarmee ProRail groei op het spoor mede mogelijk maakt. Dit is te beschouwen als eerste fase van een verdere verlenging, met de aanbeveling om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om qua proces een zogenaamde fast-lane route te kunnen volgen. Het is de verwachting van ProRail dat een versnelde eerste fase van de verlenging van de metro Noord/Zuidlijn tot Amstelveenseweg een grote bijdrage kan leveren aan de noodzakelijke transfer-ontlasting van ov-knooppunt Amsterdam Zuid.

Antwoord

ProRail verzoekt het onderzoeken van een versnelde verlenging van de Noord/Zuidlijn tot aan de Amstelveenseweg. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is dit als een mogelijke kansrijke faseringsvariant beoordeeld. Deze mogelijke faseringsvariant wordt - indien dat past bij het voorgenomen voorkeursalternatief - in de Verkenning of in de plannings- en studiefase onderzocht.

ProRail brengt het belang onder de aandacht van onderzoek naar de mogelijkheden om een zogenaamde corridor-hub op de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en beveelt aan om daartoe de scope van de MIRT-verkenning OVAH te wijzigen.

Antwoord

De mogelijkheid voor een corridorhub (is een plek waar verschillende vervoersstromen samenkomen en overstappen tussen vervoerswijzen mogelijk is) is ook aangedragen door de Vervoerregio Amsterdam. In paragraaf 3.1.1 is daarop uitgebreid ingegaan. Een mogelijke corridorhub is in de Notitie Kansrijke Oplossingen opgenomen als onderdeel van de oplossingsrichting NOB16 (zie Bijlage 1): Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid. Voor de aanvullingen en/of aanpassingen zoals NOB16 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

3.3. Maatschappelijke organisaties

3.3.1. Reizigersvereniging Rover (99905596)

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat alleen de metrovariant voldoet aan de 4 gestelde doelen in de ontwerp-NRD. Maar er zijn wel extra aanpassingen wenselijk aan het spoor- en metronetwerk. Advies hierbij is om ook enkel de metrotracés verder uit te werken.

Antwoord

In deze MIRT-verkenning worden meerdere vervoerswijzen onderzocht, met als doel om aan het eind van de Verkenning tot één (voorkeurs)alternatief te komen. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is beschreven hoe de basisalternatieven die in de Verkenning onderzocht worden tot stand zijn gekomen.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat de BRT geen oplossing is voor geen enkel van de gestelde doelen, want: de transfer problematiek neemt zelfs toe doordat meer reizigers moeten overstappen op Amsterdam Zuid. Tenslotte biedt dit alternatief volgens Rover geen verbetering van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport. Zij adviseren dan ook om de BRT niet verder uit te werken deze fase. Daarnaast benadrukken zij de complexiteit van de inpassing rondom de Zuidasdok: Er is volgens hen alleen rekening gehouden met de Amstelveenseweg (op maaiveld) en een derde perron met twee extra sporen in station Zuid, maar niet met een vrije baan voor het HOV in oost-westrichting. Op niveau +1 is geen extra ruimte voor HOV, naast het metrotracé van de Ringlijn en de Noord/Zuidlijn. Zij betwijfelen daarom of een compleet vrijliggende BRT-baan voor de verbinding met Schiphol Airport inpasbaar is met een aantrekkelijke reistijd en gemakkelijke overstap op/van metro, tram en bus. De BRT kan volgens hen wel een goede aanvulling zijn op de metro. Verder zijn ze ervan overtuigd dat veel reizigers voor de trein blijven kiezen omdat dit voor hen de meest aantrekkelijke reisoortie blijft terwijl de trein nu al capaciteitsknelpunten kent.

Antwoord

We herkennen de problematiek die Rover schetst ten aanzien van de BRT. Net als de complexiteit van de inpassing ervan rondom de Zuidas. Er is dan ook onderzocht (mede op basis van andere zienswijzen en de toets op ov-bereikbaarheid van nieuwe woon-werklocaties) hoe het BRT-alternatief te verbeteren is. Dit leidde ertoe dat PA1 BRT is afgefallen en is vervangen door het nieuwe basisalternatief BA1: BRT-netwerk (zie paragraaf 1.3).

Rover doet de suggestie om de metrovarianten (PA 3.1, 3.2 of 3.3) aan te vullen met hoogwaardig busvervoer en/of andere snelle busverbindingen. Ook maakt Rover in hun zienswijze (zie het tweede hierna beantwoorde zienswijzepunt) duidelijk dat van de metrovarianten degene die via Schiphol Noord doorgetrokken wordt naar Hoofddorp hun voorkeur heeft (projectalternatief 3.3 in de NRD).

De aanvulling van een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest bij PA3.3 is in de Notitie Kansrijke Oplossingen (mogelijk) kansrijk

geacht (NOB6, zie Bijlage 1). Na de toetsing (aan het toetsingskader in zeef 1.2) zijn de (mogelijk) kansrijke projectalternatieven en oplossingsrichtingen vervolgens in zeef 1.3 onderling vergeleken.

Het tracé van metrovariant PA3.3 wijkt ten opzichte van het tracé van metrovariant PA3.2 alleen af tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum.

Tussen Anderlechtlaan en Schiphol Centrum scoort PA3.3 in mindere mate dan metrovariant PA3.2 op de ov-bereikbaarheid van de woon- en werklocatie Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest: PA3.2 verbetert de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest, terwijl de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest bij PA3.3 gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Op hetzelfde tracédeel verbetert in PA3.3 de ov-bereikbaarheid van nieuwe werklocatie Schiphol Noord, terwijl in PA3.2 de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord gelijk blijft aan de referentiesituatie 2040. In de inventarisatie van nieuwe woon- en werklocaties is echter geconstateerd dat de ov-bereikbaarheid van Schiphol Noord in de referentiesituatie 2040 al goed is. Hierdoor levert PA3.2 in verhouding meer voordeel op dan PA3.3 voor de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties.

Daarnaast is al in ZWASH fase 5 is vastgesteld dat de civieltechnische maakbaarheid van het metrotracé van PA3.3 meer risicovol is dan het metrotracé van PA3.2, terwijl de reistijdwinsten van PA3.2 en PA3.3 vergelijkbaar zijn (zie Bijlage 3). Dit zorgt voor een lagere baten/kosten-ratio voor PA3.3 ten opzichte van PA3.2 (zie de Integrale eindrapportage van ZWASH fase 5, 2021). Samengevat verschilt PA3.3 maar voor een klein deel van PA3.2. En op dat afwijkende deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2. Daar staan geen plussen tegenover. Daarom is PA3.3 in de onderlinge vergelijking komen te vervallen.

Reizigersvereniging Rover ziet een extra spoortunnel (uitbreiding van de perronsporen op Schiphol) in de toekomst als onvermijdelijk. Het voldoet volgens hen aan 3 van de gestelde doelstellingen. Indiener stelt dat het geen

verbetering van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties biedt aangezien er geen haltes voorzien zijn tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport terwijl dit juist urgent is. Zij zien daarom uitbreiding van de spoorcapaciteit als oplossing voor de langere termijn in aanvulling op de metroverbinding, die urgent is voor de korte termijn.

Antwoord

Wij interpreteren de suggestie van Rover als volgt: het realiseren van een extra spoortunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport in combinatie met metro-variant PA 3.3 (NOB7, zie Bijlage 1). Deze oplossingsrichting wordt vanuit kosten oogpunt niet kansrijk geacht en wordt daarom niet in de Verkenning onderzocht.

Reizigersvereniging Rover heeft een voorkeur voor de metrovariant via bestaand knooppunt Schiphol Noord, doorgetrokken naar Hoofddorp (alternatief 3.3). Zij adviseren daarbij te onderzoeken om het tracé geheel ten zuiden van de A4 te plannen, inclusief de mogelijkheid voor 1 of 2 nieuwe haltes. De redenen die Rover aandraagt voor een tracé ten zuiden van de A4 zijn als volgt verwoord: Het kaartbeeld geeft de indruk dat voor alle drie de metrovarianten een tracé langs de noordkant van de A4 en in Badhoevedorp is bedacht. Dit sluit voor zover wij kunnen zien het beste aan bij de voorziene stedelijke ontwikkelingen en de bestaande bebouwing van Nieuw Sloten en kan dus zorgen voor een hogere vervoerswaarde. Vanuit kostenoverweging en het belang van snelle realisatie vragen wij ons echter af of dit een goede keuze is. Wij voorzien namelijk dat er door de aanwezigheid van sportparken, een wielervedbaan, volkstuinten en woonbebouwing aan de noordkant van de A4 verzet zal zijn tegen de komst van de metro langs dit tracé. Bezwaarprocedures kunnen dan de bouw vertragen. Met het oog op maatschappelijk draagvlak is langs deze route mogelijk een deels ondergronds tracé noodzakelijk. Dit kan leiden tot kostenstijgingen. Wij zien in een bovengronds tracé aan de zuidkant van de A4 langs de Oude Haagseweg een potentieel goed alternatief. Ook dan is een metrohalte aan het eind van de Johan Huizingalaan mogelijk.

Suggesties extra haltes: 1) een extra halte tussen Amstelveenseweg en SPL Noord/NW kunnen worden voorzien vanwege stedelijke ontwikkelingen

en halteafstand, bijv. Anderlechtlaan. Dit kan de Business Case verbeteren of verslechteren (lange reistijd), 2) Tussen Schiphol en Hoofddorp een extra station (bijv. Schipholverrein bij Schiphol NV, Vrijhavenplein). Bekijk zowel de positieve effecten voor reizigers als de negatieve effecten

Antwoord

Rover doet twee suggesties:

Suggestie 1 interpreteren wij als het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant 3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan. Het realiseren van een alternatief metro-tracé voldoet aan doelstelling 1 (oplossen capaciteitsproblemen Schipholspoortunnel), doelstelling 2 (verminderen transferproblematiek stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid) en doelstelling 4 (intensivering internationaal treinverkeer).

Het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4 is beschouwd in de Notitie Kansrijke Oplossingen, in combinatie met de metrovarianten PA3.1 (NOB4) en PA3.3 (NOB5) uit de NRD.

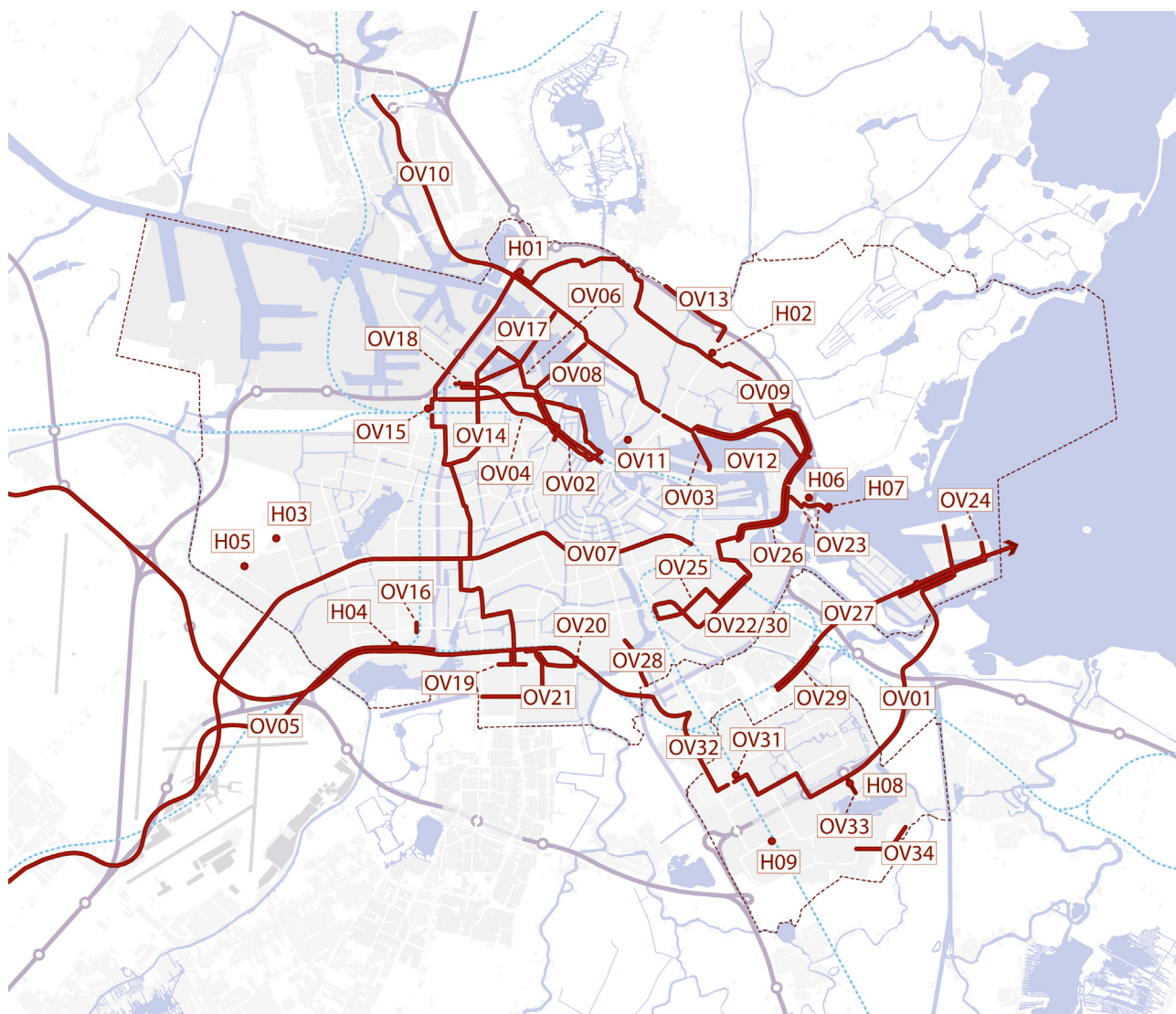
Uit deze analyse is gebleken dat beide oplossingsrichtingen met een tracé aan de zuidzijde van de A4 de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbeteren. Toch worden de oplossingsrichtingen aan de zuidzijde van de A4 niet kansrijk geacht. Vanuit technische eisen, vervoerslogica en onwenselijke ruimtelijke inpassing in relatie tot het Schinkelkwartier.

Rover ziet risico's op bezwaarprocedures voor het tracé aan de noordkant van de A4. Of er sprake zal zijn van bezwaarprocedures die tot vertraging leiden is op voorhand nooit uit te sluiten. Er is ten noorden van de A4 inderdaad sprake van de aanwezigheid van sportparken en woonbouwing. Echter, op een tracé op deze locatie is in de Omgevingsvisies van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer geanticipeerd, door het opnemen van ruimtelijke reserveringen voor uitbreiding van het metronetwerk. Om knelpunten met bestaande functies zoveel mogelijk te

voorkomen is geprobeerd om bestaande gebouwen zo min mogelijk te raken. De tracés gaan over het algemeen grotendeels over gronden van publieke eigenaren. Zie onderstaande afbeelding uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Daarmee is de keuze voor een tracé op deze locatie in een eventuele bezwaarprocedure goed te motiveren.

Het over langere lengte ondergronds aanleggen van de metro aan de noordkant van de A4 is ook door een andere indiener als suggestie aangedragen: het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief 3.3 om ruimtegebruik te beperken en overlast te voorkomen. Het tracé zou dan ten opzichte van metroalternatief 3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds aangelegd moeten worden. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is deze suggestie van een langere metrotunnel tot de Johan Huizingalaan beoordeeld als kansrijke mogelijke aanvulling op de basisalternatieven (NOB9). Het zou dan gaan om een aanvulling op PA3.3. Dit alternatief is echter afgefallen omdat PA3.3 slechts voor een klein deel afwijkt van PA3.2. Op dat afwijkende deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2, waar geen voordelen tegenover staan. Oplossingsrichting NOB9 wordt daarom niet nader onderzocht.

Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van PA3.1 is ook in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOB8). Dit gaat om een gedeeltelijk andere inpassing van PA3.1 (nu BA3.1) 'Metro tot Schiphol'. BA3.1 wordt in de beoordelingsfase verder uitgewerkt en onderzocht. In het kader van het plan-MER worden de effecten onderzocht en waar nodig mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Afhankelijk van de effecten kan een meer ondergrondse inpassing een mogelijke mitigerende maatregel zijn. NOB8 wordt (als de effecten daartoe aanleiding geven) in de beoordelingsfase voor BA3.1 verder onderzocht.



Figuur 2 Reserveringen OV-infrastructuur.

Tabel 2 Reserveringen OV-infrastructuur.

Nummer	Cluster	Titel reservering	Gebied	Termijn
OV1	OV	HOV-busverbinding IJburg-Zuidoost	Stedelijk	Tot 2030
OV2	OV	HOV-busverbinding tussen station Sloterdijk-Centraal Station	Stedelijk	Tot 2030
OV3	OV	OV-verbinding over het IJ tussen Johan van Hasseltweg-Azartplein	Stedelijk	Tot 2040
OV4	OV	Verbinding tussen Ringlijn-Oostlijn tussen metrostation Isolatorweg-Centraal Station	Stedelijk	Tot 2040
OV5	OV	Verlenging Noord/Zuidlijn naar Schiphol en station Hoofddorp	Stedelijk	Tot 2040

Suggestie 2 betreft mogelijke extra haltes en/of stations. Over waar stations zouden moeten komen, zijn door meerdere indieners ideeën aangedragen. Verschillende suggesties zijn daarbij als kansrijk beoordeeld.

Tijdens de MIRT-verkenningfase of de planning- en studiefase wordt voor de basisalternatieven ook het aantal en de locaties van stations of haltes onderzocht. Mogelijke extra stations en/of haltes worden mede onderzocht in relatie tot de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. In de Notitie Kansrijke Oplossingen zijn de onderstaande stations als mogelijk kansrijk beoordeeld:

- Station (na) bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1).
- Nieuw metrostation Anderlechtlaan (zie NOB10 in Bijlage 1).
- Corridorhub bij Hoofddorp Zuid in combinatie met het verlengen van de metro tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park (zie NOB16 in Bijlage 1).

Daarnaast is station Vrijhavenplein/Zuidzijde Schiphol onderzocht op kansrijkheid (zie NOB11 in Bijlage 1). Deze oplossingsrichting is echter vanwege technische en financiële belemmeringen niet kansrijk. Een extra halte bij de Koekoekslaan (NOB17 in Bijlage 1) wordt als onderdeel van BA1 gezien.

Als uit de nadere (ontwerp)uitwerking, onderzoeken en berekeningen in de beoordelingsfase blijkt dat de optimalisatie van basisalternatieven nodig is (bijvoorbeeld door middel van het toevoegen van extra stations), vindt dat in de beoordelingsfase plaats. Daarnaast wordt onderzocht of en hoe het inpassen van de nieuwe stations in het plangebied mogelijk is.

Reizigersvereniging Rover pleit voor een aanpak die gericht is op het versterken van het totale ov-netwerk rond Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid. Het moet dus niet enkel gaan om de verbinding tussen stations. Ze benadrukken de hoeveelheid autogebruikers in het gebied en dat door een stringent parkeerbeleid met OVAH te verknopen mogelijk voor minder files zorgt.

Antwoord

Het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) richt zich op het zoveel mogelijk garanderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het doel van de MIRT-verkenning is om tot één voorkeursalternatief te komen voor een ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Tegelijkertijd wordt dit ov-systeem beschouwd in samenhang met het bestaande ov-aanbod. Het beperken van de hoeveelheid autogebruikers door een streng parkeerbeleid draagt bij aan de doelstellingen van OVAH, maar valt buiten de reikwijdte van deze MIRT-verkenning.

Reizigersvereniging Rover mist op de longlist een 'no-regret maatregel' (ongeacht welke voorkeursvariant het wordt), namelijk het toevoegen van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol. Dit betreft enkele extra wissels bij de stations Hoofddorp en Leiden Centraal en extra keerspoelen aan beide kanten van station Amsterdam Zuid. Aanvullend kan gedacht worden aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp (zie uitwerking in Bijlage 1). Dit zorgt namelijk voor een robuuster spoorsysteem wanneer verstoringen of werkzaamheden zich voordoen. Door meer internationale treinen en IC's wordt de verwevenheid rondom Schiphol groter en neemt de noodzaak voor bijsturingmogelijkheden toe. Dus kijk ook naar het optimaliseren van bijsturingmogelijkheden op het spoor.

Antwoord

Wij interpreteren de suggestie van Rover als het (ongeacht de gekozen voorkeursvariant) realiseren van (extra) keermogelijkheden op het spoor ter hoogte van Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Dit zodat kan worden bijgestuurd (het tijdelijk aanpassen van de dienstregeling bij verstoringen) (NOA3, zie Bijlage 1). Deze maatregel levert zelfstandig geen bijdrage aan de vier projectdoelen: de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties verbetert niet en de transferproblematiek op Schiphol en op Amsterdam Zuid vermindert niet. Het doet ook niets voor de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel en de mogelijkheid om extra internationale treinen te laten rijden. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken – maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.

Reizigersvereniging Rover merkt op dat een nieuwe spoortunnel exclusief voor Sprinters betekent dat de Airport Sprinter beschikbaar wordt voor andere spoorverbindingen. Hierdoor wordt integratie met de rest van het spoorwegnetwerk en daarmee netwerkoptimalisatie lastig en duur. Met de keuze voor een separate spoortunnel voor Sprinters zou ook de mogelijkheid om in de toekomst weer meer internationale treinen naar Amsterdam Centraal te laten rijden (mogelijk) vervallen. Daarom zou de extra spoorcapaciteit die wordt geboden met een nieuwe spoortunnel, of in ieder geval uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport, juist niet exclusief voor Sprinters moeten zijn maar vooral voor verdere groei van het aantal intercity's en internationale treinen.

Antwoord

De mogelijkheid van een extra spoortunnel om de huidige Schipholspoortunnel te ontlasten (en daarmee meer ruimte voor nationale en internationale treinen vrij te spelen in de huidige tunnel) is onderwerp van het onderzoek in de Verkenning. De extra tunnel zou treinperrons toevoegen die juist gericht zijn op verdere groei van het aantal intercity's en internationale treinen. Welke type treinen (in welke dienstregeling) in de eindsituatie door de huidige en extra spoortunnel rijden is afhankelijk van het voorkeursalternatief. (Zie daarvoor paragraaf 1.3.)

Reizigersvereniging Rover wijst erop dat er op Schiphol dubbel zoveel perronsporen zouden moeten zijn als in de rest van de tunnelbuizen. Dit betekent dat bij uitbreiding naar 6 sporen idealiter tenminste 12 perronsporen beschikbaar moeten zijn. Analooch wordt met de bestaande 4 sporen de capaciteit beter benut als er 2 perronsporen bij de huidige 6 sporen komen. Met de introductie van ERTMS worden kortere opvolgtijden mogelijk. Het capaciteitsknelpunt komt dan nog meer bij de perrons te liggen. Dat betekent dat dezelfde capaciteitswinst die is voorzien met de bouw van een nieuwe spoortunnel (maatregel A5) mogelijk ook te realiseren is door de bouw van alleen extra perrons (maatregel A4). Maatregel A4 zou daarom niet mogen afvallen van de longlist.

Antwoord

Het uitbreiden van de bestaande Schipholspoortunnel met extra perronsporen (naar een 6-sporige tunnel) en/of station Schiphol uitbreiden met twee extra perrons

op het station (naar een 8-sporig station) is in de vorige fase inderdaad onderzocht als maatregel A4 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingen). Deze maatregel is afgefallen omdat het civieltechnisch onmogelijk is om de huidige Schipholspoortunnel uit te breiden met extra sporen. Daarom wordt deze maatregel niet verder onderzocht.

Reizigersvereniging Rover adviseert de nieuwe spoortunnel en/of uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken en hier dus rekening mee te houden bij het ontwerp van het metrotracé en hiervoor ruimtelijke reserveringen te doen.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning onderzoekt een alternatief met een extra Schipholspoortunnel (zoals beschreven in paragraaf 1.3). Het gaat dus om het alternatief dat al in de ontwerp-NRD was opgenomen. Het treinalternatief in de ontwerp-NRD is het enige waarbij het stoppen bij een halte onder Schiphol Plaza wordt onderzocht, met een ondergronds tracé ten zuidoosten van de bestaande Schipholspoortunnel. Daarmee levert dit alternatief belangrijke en onderscheidende informatie voor de Verkenning op.

Dit alternatief maakt de meeste capaciteit vrij in de Schipholspoortunnel vergeleken met andere oplossingen. Ook levert het de kortste loopafstanden op van en naar de nieuwe halte bij Schiphol Centrum. Omdat het realiseren van extra treinperrons op het huidige station Schiphol Airport civieltechnisch onmogelijk is, heeft het geen zin om ruimte te reserveren voor een dergelijke maatregel.

Reizigersvereniging Rover adviseert te onderzoeken of kosten kunnen worden bespaard door voorbereidende werkzaamheden voor de toekomstige uitbreiding van het aantal treinperrons op station Schiphol Airport en voor de eventuele nieuwe spoortunnel mee te nemen bij de realisatie van de metro. Zij adviseren ook te onderzoeken of het haalbaar is om tegelijkertijd met de bouw van de ondergrondse metro een 7e en 8e perronspoor voor treinen te realiseren zodat de capaciteit van de bestaande spoortunnel maximaal kan worden gebruikt.

Antwoord

Zoals ook uit de voorgaande antwoorden blijkt heeft het geen zin om de uitbreiding van de bestaande Schipholspoortunnel te onderzoeken. Dit omdat de door Rover gesuggereerde maatregel civieltechnisch niet haalbaar is.

Reizigersvereniging Rover geeft aan dat een groot deel van de overige maatregelen uit de longlist die niet op de shortlist staan wel een bijdrage leveren aan de gestelde doelen maar niet toekomstbestendig zijn. Ze kunnen wel als een aanvulling op de metrovariant werken voor optimalisatie. Ze begrijpen daarom de keuze van het niet meenemen van de overige maatregelen in de longlist niet.

Antwoord

Het afvallen van maatregelen uit de longlist van het MIRT-onderzoek (bijlage 2 ontwerp-NRD) is gebaseerd op een zorgvuldige beoordeling. Voor de oplossingsrichting A11 van de longlist (het benutten van restcapaciteit van de bestaande Schipholspoortunnel) geldt dat deze uitgebreid nader is onderzocht. Dit met het doel om deze misschien als benuttingsalternatief (het verbeteren van de bestaande situatie met minimale investeringen) te gebruiken in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

De maatregel C9 uit de longlist (deelbediening door uitlopende/opstartende intercity's vanuit Schiphol te laten stoppen op een halte station Hoofddorp) van de longlist is meegenomen in de uitgangspunten voor de referentiesituatie. Dit is de situatie waarin er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd. Het gaat dan om de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

In de vorige fase zijn volwaardige projectalternatieven geformuleerd, zonder het toevoegen van mogelijke aanvullende maatregelen. Voor het vervolg van de MIRT-verkenning zijn in de Notitie Kansrijke Oplossingen wél nieuwe oplossingsrichtingen naar voren gekomen. Deze zijn als aanvulling op of in combinatie met een bestaand alternatief (mogelijk) kansrijk. Voor deze mogelijk kansrijke aanvullingen/aanpassingen worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

Reizigersvereniging Rover adviseert om te kijken naar het totale ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam en rondom Schiphol te kijken. Ook adviseert Rover bij de nadere uitwerking van de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer nadrukkelijk te zoeken naar meekoppelkansen voor het hele systeem. Wij adviseren bij de effectbepaling in kaart te brengen welke positieve bijdrage aan het gebruik van de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer kan worden geleverd door de raakvlakprojecten.

Antwoord

Aan deze suggestie van Rover wordt tegemoetgekomen doordat aan de toetsingscriteria (die in het MIRT-onderzoek ZWASH zijn toegepast) een extra criterium is toegevoegd: Bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt beschreven hoe dit criterium is toegepast en tot welke set aan te onderzoeken alternatieven en mogelijke aanvullingen/aanpassingen dit heeft geleid.

Op de definitieve shortlist (zie paragraaf 1.3) zijn basisalternatieven opgenomen die bijdragen aan de ov-bereikbaarheid van woon- en werklocaties aan de zuidwestkant van Amsterdam en rondom Schiphol. In de Verkenning wordt ook beoordeeld hoe de alternatieven zich verhouden tot andere projecten in de regio en het ov-systeem als geheel.

De metrovariant via Schiphol NW voldoet volgens Rover niet aan 1) geen korte en snelle verbinding tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp en 2) het is onnodig duur en ingewikkeld. Het is ook namens Rover geënt op een oud plan van Schiphol om een tweede terminal te bouwen in NW. Dat is volgens Rover achterhaald door de discussie rondom de groei van Schiphol en air-rail substitutie en het zal veel weerstand opleveren. Verder doet de metro via NW slecht aan het bestaande knooppunt Noord, 'het busstation Noord, verliest grotendeels zijn bestaansrecht'. Rover adviseert om vanwege de kortere route voor reizigers en de belangrijke overstapfunctie van Schiphol Noord de Noord/Zuid-metrolijn niet via Schiphol Noordwest maar via Schiphol Noord te laten rijden. Centrumontwikkeling is ook mogelijk bij de haltes langs deze kortere route.

Antwoord

De metrovariant via Schiphol Noordwest is projectalternatief PA3.2. Verschillende argumenten pleiten voor dit alternatief. In Schiphol Noordwest komen er (los van een mogelijke tweede terminal) veel arbeidsplaatsen bij. Deze halte maakt de bereikbaarheid van deze banen duurzamer. Daarnaast wordt in de buurt woningbouw ontwikkeld (in Badhoevedorp) en toekomstige bewoners kunnen deze halte ook gebruiken.

Voor tracés die langs/door het gebied Schiphol Noordwest gaan, wordt in deze Verkenning ook meegenomen dat hier een overstaphub nodig is voor regionale bussen. De kosten en baten van het mogelijk verplaatsen of verbinden van de bushub Schiphol Noord worden onderzocht. Schiphol Noordwest kan op deze manier de overstapfunctie naar en tussen lokale en regionale bussen (en eventueel metro/trein/BRT) overnemen. Overigens rijdt de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Haarlem-Amsterdam Zuid hier al. Ook het uitbreiden van de Schipholring (bus) hiernaartoe is al voorzien in Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

Reizigersvereniging Rover raadt het af om Tracé NW gebruiken als kantoor- en centrumontwikkeling, omdat 1) langere rijtijd, 2) extra autoverkeer op het punt, 3) centrumontwikkeling op NW vraagt om meer verbindingen, dan die enkel van de metro. 'Breng de kantoren naar de metro' in plaats van andersom.

Antwoord

Locatiekeuzes voor wonen en werken liggen buiten de reikwijdte van dit project. De gebiedsontwikkelingen in Badhoevedorp-Zuid (noordwest) maken deel uit van de Verstedelijkingsstrategie MRA en de Omgevingsvisie Noord-Holland. Daarnaast is er in meerdere zienswijzen opgeroepen om te verkennen of een station bij Badhoevedorp mogelijk is. Dat is het beste mogelijk met een tracé via Noordwest.

Reizigersvereniging Rover merkt op dat in alle varianten een stuk ondergronds metrospoor nodig is op het Schipholterrein. Het bouwen van een metrotunnel op het Schiphol-terrein zal naar hun verwachting langer duren dan de realisatie van de bovengrondse delen van het traject aan de oostkant van het plangebied. Door het tracé vanaf

Amsterdam Zuid tot knooppunt Schiphol Noord (eventueel gefaseerd) eerder open te stellen kan deze verbinding al eerder zijn nut bewijzen om dit gebied een snellere verbinding met Amsterdam Zuid, Centrum en Noord te bieden via de metro. Rover adviseert om in de verdere uitwerking van de projectalternatieven te onderzoeken of realisatie en ingebruikname van het oostelijke deel van het project (Amsterdam Zuid – Schiphol Noord) kan worden versneld, zo nodig gefaseerd.

Antwoord

De suggestie om te onderzoeken of onderdelen van het nieuwe ov-systeem eerder opengesteld kunnen worden, is ook door ProRail en door de gemeente Amsterdam aangedragen. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt dit een mogelijke 'faseringsvariant' genoemd. Een faseringsvariant kan indien dat past bij het voorgenomen Voorkeursalternatief worden beschouwd.

Reizigersvereniging Rover adviseert in het kader van het verder verlengen van de NZ-lijn het volgende: 1) Verken in hoeverre het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting het zuiden van de Haarlemmermeer kan leiden tot extra reizigersgroei en het vrijspelen van meer capaciteit in de Schipholspoortunnel voor intercity's en internationale treinen en/of het beperken van het aantal reizigers dat moet overstappen op Schiphol Airport.

2) Het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting Nieuw-Vennep bij het ontwerp van het tracé voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken, voor deze verlenging een ruimtelijke reservering te doen en de benodigde ruimtelijke procedures al te doorlopen zodat deze verlenging zo nodig snel kan worden gerealiseerd (optie voor een doorgaande bouwstroom na realisatie verlenging tot Hoofddorp).

3) Bij de tracékeuze en het ontwerpen van opstel terrein rekening te houden met voldoende extra capaciteit voor het bedienen van de verlenging richting het zuiden van de Haarlemmermeer en bij het ontwerp van de metrohalte Hoofddorp rekening te houden met de optie dat na eventuele verlenging een deel van de metrotreinen kan keren op Hoofddorp terwijl een ander deel kan doorrijden.

Antwoord

De suggesties van Rover worden puntsgewijs beantwoord.

6. Het vrijspelen van meer capaciteit in de Schipholspoortunnel voor intercity's en internationale treinen en het verminderen van de drukte op de perrons op Schiphol en Amsterdam Zuid zijn doelen van deze Verkenning. De oplossing (en alle oplossingen) wordt dan ook aan deze doelen getoetst (zie paragraaf 1.1).
7. Rover doet de suggestie om de Noord/Zuidlijn na het station Hoofddorp verder te verlengen richting Nieuw-Vennep en/of een NS-station ten zuiden van Haarlemmermeer. Deze oplossingsrichting is potentieel kansrijk (zie de toelichting in paragraaf 1.3 en NOB13 in Bijlage 1) als aanpassing en/of aanvulling op de basisalternatieven. Voor aanvullingen/aanpassingen zoals NOB13 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen. De invloed op reizigersgroei en ov-capaciteit wordt hierbij meegenomen. Ook het verlengen van de metrovarianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid en/of Schiphol Trade Park (NOB16) is als mogelijke aanpassing/aanvulling opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingen en wordt op dezelfde manier onderzocht als NOB13. Of het reserveren van ruimte voor het verlengen van de metrovarianten richting Nieuw-Vennep en/of een NS-station ten zuiden of westen van Haarlemmermeer raadzaam is, wordt in een later stadium vastgesteld op basis van de Verkenning of de planning- en studiefase.
8. Rover vraagt aandacht voor extra keermogelijkheden voor treinen. Meerdere partijen deden soortgelijke suggesties. Deze maatregelen zijn getoetst op kansrijkheid (NOA3, zie Bijlage 1). Zoals bij een eerder zienswijzepunt al is toegelicht, levert deze maatregel zelfstandig geen bijdrage aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken, maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven.

Reizigersvereniging Rover adviseert bij verdere uitwerking van de verlenging van de metrolijn deze voor te bereiden op automatische operatie (automatisch rijden) en bij voldoende voordelen dit direct ook daadwerkelijk te realiseren.

Antwoord

Voor de basisalternatieven metro wordt vooralsnog uitgegaan van semi-automatisch rijden (GoA2), maar er wordt wel volledig bestuurderloos (GoA4-voorbereid) ontworpen. Hiermee wordt bedoeld dat in de technische uitwerking rekening wordt gehouden met de constructie en ruimtereserveringen om de uitrol naar GOA4 mogelijk te maken.

Reizigersvereniging Rover adviseert om ervoor te zorgen dat alle metrohaltes optimaal bereikbaar zijn per bus, tram en fiets en dat overstappen zo soepel mogelijk wordt gefaciliteerd. Optimaliseer hierop de ligging en het ontwerp van de metrohaltes in de uiteindelijke voorkeursvariant. En: realiseer alsnog de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein (maatregel C5).

Antwoord

Het optimaal aansluiten van alternatieven op onderliggende netwerken met het doel deze bereikbaar te maken voor meerdere vervoerswijzen, gebeurt in de planning- en studiefase. Dat is dus nadat een voorkeurbeslissing is genomen door de bewindspersoon. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de daaromheen gelegen voorzieningen. In de volgende fase worden nieuwe stations volgens de richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het faciliteren van overstappen bij.

Rover stelt een variant voor op de eerder afgevalen maatregel C5 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen). Het gaat hier om de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein. Deze suggestie is in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOC1, zie Bijlage 1). Het project Multimodale knoop Schiphol is een project dat in de MIRT-verkenning als gerealiseerd wordt beschouwd. Het realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol valt buiten reikwijdte van de MIRT-verkenning.

Reizigersvereniging Rover adviseert om in elke variant die wordt uitgewerkt in te zetten op het beperken en duurder maken van parkeervoorzieningen op en rond Schiphol Airport en het zoveel mogelijk uitplaatsen van bestaande parkeervoorzieningen naar locaties buiten het Schiphol terrein om zo duurzame mobiliteit te stimuleren, de business case van de ov-verbinding te verbeteren en ruimte vrij te spelen voor de ov-terminal en extra bedrijfsontwikkeling op het Schiphol terrein.

Antwoord

Extra ov-stimulerende maatregelen om de mobiliteitstransitie naar ov te vergroten, vallen op dit moment niet binnen de opdracht van de Verkenning. Wij gaan alleen uit van al genomen besluiten (bijvoorbeeld over parkeertarieven). Parkeervoorzieningen op en rond Schiphol Airport vallen onder de verantwoordelijkheid van Schiphol Airport.

Ten aanzien van de toetsingscriteria, reikwijdte en detailniveau van milieuaspecten en omgevingsfactoren ondersteunt Reizigersvereniging Rover de brede focus van milieuaspecten en brede welvaart. Wel hebben zij enkele aanvullende toetsingscriteria:

- a Advies om bij de toets van de ontwerpen op toekomstvastheid nadrukkelijk niet alleen te kijken naar de fysieke haalbaarheid van eventuele toekomstige uitbreidingen richting bijvoorbeeld Nieuw-Vennep, maar ook naar de kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie.

Antwoord

Kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie zijn thema's die in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) worden behandeld. Deze vormen geen onderdeel van het plan-MER.

- b Advies om 'modal shift' niet alleen een toetsingscriterium te laten zijn maar ook een doel van het project en hierbij te streven naar en te toetsen op maximale modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en ov).

Antwoord

Het streven naar maximale modal shift van auto naar ov is geen projectdoelstelling. Wel worden de alternatieven en varianten in het plan-MER beoordeeld op de modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en ov).

- c Toets de modal shift op alle schaalniveaus en in alle reizigersgroepen.

Antwoord

Modal shift is onderdeel van het beoordelingskader van het plan-MER. Een verdere onderverdeling (in bijvoorbeeld reizigersgroepen) wordt voor het plan-MER als niet relevant beschouwd (voor deze verkenningfase). Wel wordt in zowel het plan-MER als in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) aspecten van Brede Welvaart meegenomen.

- d Neem in het ontwerp de optimalisatie van ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, P&R, loop en fietsroutes, netwerkeffecten door verknoping met het overige ov en comfortabele overstap op dit overig ov) mee en toets het effect daarvan integraal.

Antwoord

In de verkenningfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de daaromheen gelegen voorzieningen. In de planning- en studiefase worden nieuwe stations volgens de richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het faciliteren van overstappen bij.

- e Doe een gevoeligheidsanalyse welke extra modal shift bereikbaar is door flankerend beleid zoals beprijzing van het wegverkeer en een hogere vliegbelasting.

Antwoord

Voor zover met flankerend (aanvullend) beleid vaststaand beleid bedoeld wordt, is het in de rekenmodellen die worden gebruikt verwerkt. Mogelijk toekomstig beleid dat nog niet in de modellen is opgenomen valt buiten de reikwijdte van de MIRT-verkenning. Beprijzen valt hier niet onder.

- f Toets of en in hoeverre de ontworpen varianten op de verschillende schaalniveaus voldoende restcapaciteit hebben om extra reizigersgroei als gevolg van flankerend beleid en/of nu nog niet bekende toekomstige bouwopgaven in de regio op te vangen.

Antwoord

In het plan-MER wordt inderdaad getoetst of er restcapaciteit is bij de te onderzoeken alternatieven en eventuele aanvullingen daarop.

- g Advies om het aspect robuustheid mee te nemen als toetsingscriterium en daarbij specifiek te kijken naar de bijsturingmogelijkheden zowel van de nieuwe ov-verbinding als van het bestaande spoornetwerk in verstoorde situaties. Wij adviseren daarbij te toetsen op de snelheid waarmee deze bijsturingmogelijkheden kunnen worden ingezet en de mate waarmee door deze bijsturingmogelijkheden de hinder voor reizigers kan worden beperkt gedurende de verstoorde situatie (kwaliteit en capaciteit van de bijsturingmogelijkheden)

Antwoord

De reikwijdte van het MER is voor het onderdeel verkeer uitgebreid met een onderzoek naar de kwetsbaarheid/robuustheid van de alternatieven ten opzichte van elkaar (zie ook paragraaf 4.4). Zo heeft het spreiden van risico's over verschillende vervoerswijzen tot gevolg dat bij bijvoorbeeld een staking of langdurige stremming van de ene vervoerswijze andere vervoerswijzen een deel van de reisbewegingen kan opvangen. Dit aspect wordt in kwalitatieve zin meegenomen in het plan-MER.

Bijsturingvoorzieningen worden in deze fase op hoofdlijnen betrokken bij het onderzoek en maken onderdeel uit van het operationeel concept. Benodigde voorzieningen worden op hoofdlijnen meegenomen in de technische uitwerking en meer gedetailleerd uitgewerkt in de planning- en studiefase.

- h Advies om de verschillende varianten ook te toetsen op de redundantie bij verstoorde situaties, bijvoorbeeld het uitvallen van het spoorstelsel of het metrosysteem. Maak op deze manier inzichtelijk in welke variant de bereikbaarheid van Schiphol tijdens verstoringen het beste is geborgd.

Antwoord

Redundantie (het dubbel, of nog vaker, aanwezig zijn van onderdelen zodat het geheel goed blijft functioneren als een onderdeel uitvalt) wordt in het plan-MER betrokken als onderdeel van het aspect bereikbaarheid en mobiliteit. Verstoorde situaties (zoals het uitvallen van een spoor- of metrosysteem) worden ook (op hoofdlijnen) beschreven in het operationeel concept.

- i Advies om in het ontwerp van de ov-verbinding Haarlemmermeer– Amsterdam en de toets in de bijbehorende MER voor de raakvlakprojecten niet alleen te kijken naar lopende projecten, maar ook naar mogelijk toekomstige projecten. Projecten zoals zijn genoemd in o.a. bijlage 2 van de ontwerp-NRD (zoals Zaandam – Amsterdam Zuid, oost-westlijn en lightrail Schiphol-Haarlem) en in het landelijke en regionale toekomstbeeld OV-2040 (zoals de IJmeer-verbinding). Zij adviseren bij deze toets niet alleen te kijken naar cumulatieve effecten voor de Noord/Zuid-lijn maar ook naar ruimtelijke inpassing en netwerkeffecten voor deze raakvlakprojecten.

Antwoord

In het plan-MER worden toekomstige (raakvlak)projecten meegenomen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, als onderdeel van de referentiesituatie. Daarbij kijken we ook naar raakvlakken met de plangebieden van die projecten. Netwerkeffecten van projecten die in de referentiesituatie zijn opgenomen, zijn verwerkt in de verkeersmodellen.

In het ontwerp van de ov-verbinding Haarlemmermeer-Amsterdam houden we zoveel mogelijk rekening met concrete toekomstige projecten. Onderdeel van deze Verkenning is raakvlakken in beeld brengen en hierover afstemmen met de initiatiefnemers ervan.

- Ten aanzien van raakvlakprojecten heeft Reizigersvereniging Rover meerdere suggesties.

- a Onderzoek of in aanvulling op de voorkeursvariant een realisatie van 2 tot 4 treinen per uur (Hoorn -) Zaandam – Amsterdam Zuid mogelijk is als quick-win/optimalisatie door realisatie van de daarvoor noodzakelijke zuidoost-spoorboog bij Riekerpolder en nog geen of slechts gedeeltelijke verdubbeling van de westtak (fasering maatregel A10). Behoudt de ruimtelijke reservering voor de spoorboog bij Riekerpolder en voor spoorverdubbeling op de westtak en maak een ruimtelijke reservering voor toekomstige uitbreiding van de Hemspoortunnel.

Antwoord

De maatregel A10 (bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen) die Rover noemt, is in de vorige fase al afgefallen. Dit omdat deze maatregel onvoldoende bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten waarvoor de MIRT-verkenning wordt uitgevoerd. Bovendien valt de maatregel buiten de reikwijdte van het plangebied. De maatregel wordt daarom niet verder betrokken in de Verkenning. Wat betreft het reserveren van ruimte voor een spoorboog bij Riekerpolder en een spoorverdubbeling op de Westtak, geldt dat dit in het kader van het raakvlakmanagement wordt onderzocht. Tot slot valt de toekomstige uitbreiding van de Hemspootunnel buiten de reikwijdte van deze MIRT-verkenning.

- b Reizigersvereniging Rover doet de suggestie om onderzoek te doen naar de realisatie van 4 treinen per uur Schiphol Airport – Zaandam – Alkmaar op de huidige infrastructuur (of met slechts kleine ingrepen) ter aanvulling van OVAH. Deze treinen kunnen opstarten in Hoofddorp en op termijn rijden als verlenging van treinen afkomstig uit Leiden of Rotterdam.

Antwoord

Één van de vier doelen van de MIRT-verkenning is onderzoeken hoe een projectalternatief bijdraagt aan ov-bereikbaarheid. In de beoordeling van de basialternatieven in het plan-MER wordt dan ook gekeken naar netwerkeffecten van de alternatieven. De verbinding tussen Schiphol en Zaandam (en verder) is er daar één van. Alle basialternatieven gaan uit van hetzelfde aantal extra treinen naar Zaandam en verder. Dit wordt inzichtelijk gemaakt in de Onderzoeksrapportage Bereikbaarheid. Overigens wordt vanuit het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van ProRail de treinroute Amsterdam-Alkmaar verbeterd.

Reizigersvereniging Rover behoudt graag de kwaliteitswinst van de Amsterdam Lelylaan – Schiphol Airport met verlenging van de Noord/Zuidlijn. Ze geloven dat de verbetering met OVAH ter discussie komt te staan.

Antwoord

In de Verkenning wordt gekeken naar de effecten van de oplossingen op de bereikbaarheid in het bredere netwerk. Daar maakt station Amsterdam Lelylaan onderdeel van uit.

- c Reizigersvereniging Rover is niet tevreden met de verdwijning van de HSL Rotterdam Centraal - Amsterdam Centraal door de komst van de Airport Sprinter. Er zijn volgens hun 3 compenserende maatregelen (alle geen deel van longlist + bereikt niet alle doelstellingen) hiervoor:

1) het sluiten van de metroring tussen Isolaterweg en Amsterdam CS. De Airport Sprinter tussen Lelylaan en CS zijn dan niet meer nodig. Dit creëert ook extra ruimte in de Schipholspootunnel. De frequentie van de Airport Sprinter gaat dan wel omlaag. Dit kan worden opgelost met maatregel 3.

Antwoord

In de MIRT-verkenning OVAH (of in de daaropvolgende plannings- en studiefase) wordt onderzocht of het mogelijk is om binnen de vrijkomende ruimte in de Schipholspootunnel opnieuw een Intercity Direct tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal te laten rijden. Op de drie suggesties die Rover hierover doet wordt hieronder ingegaan.

Rover suggereert om het sluiten van de metroring tussen metrostation Isolatorweg en Amsterdam Centraal te onderzoeken. Deze toevoeging aan de metroring valt buiten het plangebied van deze MIRT-verkenning zoals bepaald in de Startbeslissing (zie figuur 1 in paragraaf 1.1). Deze oplossingsrichting is wel onderdeel van de MIRT-verkenning OVSA (OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum) die in 2023 is gestart.

2) de bediening van Amsterdam Lelylaan vanuit Amsterdam Centraal weer laten stoppen van intercity's op dit station in plaats van de Airport-Sprinter. Hierdoor kan de hoge frequentie Lelylaan - Schiphol worden gehouden en levert dit ruimte op voor extra IC'S vanaf Schiphol richting Leiden/Rotterdam. De HSL-verbinding kan dan worden hersteld.

Antwoord

Het upgraden van station Amsterdam Lelylaan tot IC-station is in de vorige fase onderzocht (C10). Deze maatregel is afgefallen omdat hij niet voldoet aan de doelstellingen.

3) een noordwest metroboog richting Riekerpolder. Bij de keuze voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport (en Hoofddorp) wil Rover graag dat we in overweging de metroboog als no-regret-maatregel realiseren om zo omleiding bij verstoringen mogelijk te maken. Voor de langere termijn is deze metroboog een essentiële schakel voor een rechtstreekse metro van Schiphol naar Havenstad.

Antwoord

De optie van een metroboog noordwest is ook door andere indieners als oplossingsrichting aangedragen (zie paragraaf 3.5.5). De maatregel is getoetst op kansrijkheid (NOB3, zie Bijlage 1). Deze oplossing draagt alleen in combinatie met één van de metrovarianten bij aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Voor de aanvullingen/aanpassingen zoals NOB3 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

- d Reizigersvereniging Rover adviseert bij de verdere uitwerking van alternatieven nadrukkelijk te kijken naar de gevolgen voor reizigers van/naar de stations Sassenheim, Nieuw-Vennep, Amsterdam RAI en Diemen Zuid, zowel richting Amsterdam/Schiphol als richting Leiden en Weesp, en bij het toetsen van de alternatieven een gevoeligheidsanalyse te doen voor verschillende netwerkvarianten op het spoor die mogelijk worden door realisatie van de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.

Antwoord

De door Rover aangedragen aandachtspunten worden in afstemming met ProRail en NS meegenomen bij het aanpassen van de treinnetwerken van de verschillende basisalternatieven.

- e Reizigersvereniging Rover ziet kansen op aanvulling van de doortrekking NZ-lijn voor een tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan. Ze adviseren om dit verder te onderzoeken en hiervoor een ruimtelijke reservering te doen.

Antwoord

Rover doet de suggestie voor het realiseren van een tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan. Deze oplossingsrichting is getoetst op kansrijkheid (NOB14, zie Bijlage 1). De aangedragen oplossingsrichting valt (voor een groot deel) buiten het plan- en studiegebied.

De bestaande metrovarianten voldoen al aan het criterium 'doelbereik'. Er zijn (in combinatie met de toetsing op ov-bereikbaarheid nieuwe woon- en werklocaties) geen argumenten voor het combineren van deze vervoerswijzen. Ook uit een door de gemeente Amsterdam uitgevoerde studie (HOV-studie Schinkelkwartier, 2020) blijkt dat een tramverbinding onvoldoende toegevoegde waarde heeft en de metro in combinatie met een bus de beste oplossing is. Deze oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken.

- f Reizigersvereniging Rover stelt voor dat Schiphol NV (een groot deel van) de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp bekostigt en dit dekt uit extra inkomsten uit de luchthavengelden en het vrijkomen van nieuwe ontwikkelingslocaties. Betrek daarbij Schiphol NV ook in een rol als opdrachtgever om een snelle en efficiënte aanleg te stimuleren. Maak een pakketafpraak waarin het Rijk in ruil voor een substantiële investering van Schiphol NV in de verlenging van de Noord/Zuidlijn versneld investeert in raakvlakprojecten die het ov in de regio versterken.

Antwoord

Aan het eind van deze MIRT-verkenning worden afspraken tussen de verschillende opdrachtgevende partijen (waaronder Schiphol) gemaakt over bekostiging van het voorkeursalternatief.

- g Reizigersvereniging Rover adviseert om in de verdere planvorming de vertegenwoordigers van open toegangvervoerders te betrekken.

Antwoord

Het is niet werkbaar om de vertegenwoordigers van open toegangvervoerders te betrekken in het onderzoek, het is daarom dan ook niet gebruikelijk om dit te doen.

Reizigersvereniging Rover adviseert om snel een besluit te nemen over realisatie van de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Probeer waar mogelijk ruimtelijke procedures voor de verdere uitwerking te versnellen.

Antwoord

De verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is één van de basisalternatieven. De besluitvorming over het voorkeursalternatief doorloopt de gebruikelijke stappen van de MIRT-Verkenning. De ruimtelijke procedures (voor de verdere uitwerking) zijn vastgelegd in de Omgevingswet. Waar sneller werken mogelijk is, zal de projectorganisatie dat zeker benutten.

- h Reizigersvereniging Rover stelt het op prijs om tussentijds te worden geraadpleegd om ontworpen tracés te toetsen en/of feedback te geven op resultaten van de toetsing.

Antwoord

Naar aanleiding van deze zienswijze is met Rover afgesproken om elkaar periodiek te informeren over de voortgang.

3.4. Buurt- en/of bewonersorganisatie

3.4.1. Kernteam Oeverlanden-Sloten (99902565)

Kernteam Oeverlanden-Sloten is het niet eens met dat wat in paragraaf 2.1.2 naar voren wordt gebracht. In deze paragraaf staat dat de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid capaciteitsproblemen zullen krijgen, omdat verwacht kan worden dat het aantal treinreizigers zal stijgen. Omdat Station Amsterdam Zuid in deze eeuw het aantal reizigers steeds heeft zien toenemen, is in het kader van het project Zuidasdok besloten om dit station te verbouwen. Nadat de eerste aannemers besloten een punt achter hun werkzaamheden te zetten, is na een intermezzo en het besluit om het projectbedrag van Zuidasdok van 2 naar 3 miljard te vergroten, de geplande verbouwing verdergegaan. We gaan ervan uit dat de kostbare verbouwing van Station Amsterdam Zuid ertoe zal leiden dat er deze eeuw geen capaciteitsproblemen zullen zijn. Wij horen graag waarom er in het onderzoek geen rekening is gehouden met de verbouwing van het station.

Antwoord

De indiener refereert aan paragraaf 2.1.2 van de ontwerp-NRD. De realisatie van Zuidasdok en de realisatie van een derde perron op station Amsterdam Zuid (inclusief een verschuiving van internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid) zijn onderdeel van de referentiesituatie van deze MIRT-verkenning. Dit betekent dat het uitgangspunt is dat deze projecten zijn gerealiseerd. Dit is echter niet voldoende om alle knelpunten als gevolg van de groeiende reizigersaantallen weg te nemen. Hierbij speelt mee dat bij station Amsterdam Zuid de ruimte ontbreekt om trein- en metroperrons te bouwen op de benodigde breedte.

Kernteam Oeverlanden-Sloten hebben bij het lezen van het rapport en Bijlage 2 de Longlist van mogelijke oplossingen op geen enkele manier inzicht gekregen in de wijze waarop tot een keuze voor de overblijvende drie projectalternatieven is gekomen. Bij de grijsgekleurde alternatieven die zijn afgevallen, staat slechts 'oplossingsrichting voldoet niet'. Hierbij rijst de vraag waarom in het rapport de redenen hiervoor ontbreken.

Antwoord

De grijze kleur in Bijlage 2 van de ontwerp-NRD toont de afgevalven oplossingsrichtingen. De toelichting daarop is opgenomen in de Integrale eindrapportage van ZWASH fase 5, 2021. In die fase (het MIRT-onderzoek) stonden drie criteria centraal:

- Doelbereik. Met als subcriteria het oplossen van capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel, verminderen transferproblematiek op stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid, de intensivering internationaal treinverkeer, het niet verplaatsen van knelpunten en uiterlijk 2040 gerealiseerd;
- Onoverkomelijke belemmeringen. Oftewel: technische en juridische *showstoppers*;
- Investeringskosten. Als de kosten van de maatregel fors hoger zijn dan het beoogd budget (bandbreedte + 50%) voor de meest kansrijke oplossing (zijnde 3 miljard euro) valt de maatregel af.

Alle 33 oplossingsrichtingen zijn in de vorige fase getoetst op doelbereik. Degene die positief op doelbereik scoren, zijn ook beoordeeld op het criterium 'onoverkomelijke belemmeringen' en 'investeringskosten'. De oplossingsrichtingen die negatief scoorden op 'doelbereik' zijn afgevalven en niet verder getoetst.

Naar de mening van Kernteam Oeverlanden-Sloten wordt met name het doortrekken van de Noord/Zuidlijn nu te veel als voldongen feit gepresenteerd en is er onvoldoende op ingezet om een andere, veel goedkopere oplossing als meest wenselijke naar voren te brengen. Als de conclusie van de projectorganisatie wordt overgenomen, zal slechts een beperkte groep reizigers daar profijt van hebben, terwijl verwacht kan worden dat een veel grotere groep van mensen die gebruikmaken van het ov in Amsterdam en omstreken geconfronteerd zal worden met nog verder toenemende vershraling van het ov. Het gaat hierbij zowel om inwoners van Amsterdam als van bewoners uit de wijde omgeving die voor hun werk of anderszins dagelijks of regelmatig gebruikmaken van het Amsterdamse ov.

Voor reizigers van en naar Schiphol heeft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn volgens Kernteam Oeverlanden-Sloten geen enkele

meerwaarde. Twee argumenten zouden volgens indieners een belangrijke rol moeten spelen bij de uiteindelijke keuze voor het behouden van de bestaande buslijnen naar Schiphol. Het is voor indieners moeilijk voor te stellen dat noch de kosten noch de baten voor de verschillende wijzen van vervoer van reizigers naar Schiphol bij het onderzoek betrokken zijn.

Antwoord

De indiener vindt dat er onvoldoende is ingezet op goedkopere oplossingen dan het verlengen van de Noord/Zuidlijn. Kernteam Oeverlanden voert argumenten aan voor het behouden van de bestaande buslijnen naar Schiphol, zonder de bestaande Noord/Zuidlijn te verlengen. Uit het MIRT-onderzoek (ZWASH fase 5) is gebleken dat zonder aanvullende ov-maatregelen (zoals in de Verkenning worden onderzocht) de bestaande buslijnen onvoldoende toekomstbestendig zijn.

In paragraaf 1.3 is toegelicht welke alternatieven op de definitieve shortlist staan. Dat zijn alternatieven voor verschillende vervoerswijzen (zoals bus, trein als metro). De kosten en baten en in welke mate de alternatieven bijdragen aan de projectdoelstellingen worden later in deze verkenningfase onderzocht.

Kernteam Oeverlanden-Sloten zijn van mening dat reizigers die vanuit de stad naar Schiphol reizen veel te weinig bekend zijn met de uitstekende busverbindingen die er nu zijn:

- Bus 300 Haarlem – via busstation Amstelveen naar de Bijlmer
- Bus 341 Station Zuid – Hoofddorp
- Bus 369 Station Sloterdijk – via Nieuw-west – Schiphol
- Bus 397 Elandsgracht – Schiphol

Het lijkt geen twijfel dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vele malen duurder zal zijn dan het behouden van de bestaande buslijnen. Eerste noodzaak is dat een einde wordt gemaakt aan de onbekendheid van reizigers van en naar Schiphol met deze buslijnen. Wij dringen dan ook aan op vergroting van de bekendheid met deze buslijnen. Op de website van luchthaven Schiphol worden deze en andere busverbindingen helemaal niet genoemd; er wordt slechts verwezen naar ov-apps. Een intensieve reclamecampagne zou ook helpen om bewoners van Amsterdam, Haarlemmermeer

en andere plaatsen uit de regio op het bestaan van deze buslijnen te wijzen. Voorts zou in alle publicaties voor reizigers uit het buitenland uitvoerige aandacht voor buslijnen moeten zijn.

Antwoord

Zoals bij het voorgaande zienswijzepunt is toegelicht, is behoud van bestaande busverbindingen zonder aanvullende ov-voorzieningen niet toekomstbestendig. De suggestie om het bestaan van de busverbindingen beter bekend te maken is met de opdrachtgevende partijen gedeeld, omdat het wel op korte termijn problematiek kan verminderen.

Kernteam Oeverlanden-Sloten vreest dat de kosten van alle drie projectalternatieven die nu worden aangedragen, maar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn het meest, een verschraling van het reguliere ov in Amsterdam betekenen. Sinds de aanleg van de bestaande Noord/Zuidlijn, hebben reizigers die gebruikmaken van het Amsterdamse ov te maken met de opheffing of inkorting van bus- en tramlijnen, waardoor zij vaker dan voorheen moeten overstappen en hun reistijd langer is. Omdat de gemeente Amsterdam een van de opdrachtgevers-financiers van de projectorganisatie van het onderhavige plan is, heeft het zin erop te wijzen dat zij voor het vervoer in Amsterdam ingrijpende veranderingen voorstelt, waaraan de kosten voor het gemeentelijke vervoer als belangrijk argument worden aangevoerd.

Antwoord

Als er een extra ov-verbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol/Hoofddorp komt, heeft dit consequenties voor andere ov-verbindingen. Het heeft immers geen meerwaarde als ov-verbindingen elkaar kannibaliseren. In de praktijk bestaat de mogelijkheid dat op bepaalde 'vervoerrelaties' inderdaad de kwaliteit achteruitgaat. Daar staat tegenover dat door het toevoegen van het extra ov op de meerderheid van de relaties de kwaliteit (zoals reistijd en wachttijd) zal verbeteren.

Kernteam Oeverlanden-Sloten leidt dat af uit het Concept-Vervoerplan 2023-2024 waarover Het Parool bericht heeft. In het concept-plan staat onder meer dat er minder trams door de binnenstad zullen rijden. Volgens het GVB zijn twee lijnen door het centrum voldoende en moeten anderen die door het centrum reizen dat 'buiten het centrum om' doen. Ook voor

metroreizigers zal er het nodige veranderen: volgens het bericht in Het Parool zal voor 36.000 reizigers op andere metrolijnen dan de Noord/Zuidlijn de reis langer gaan duren. Bewoners van Amstelveen worden geconfronteerd met de opheffing van de buslijnen 347, 348 en 358 als tram 25 door gaat rijden naar Uithoorn (medio 2024). Zij zijn een petitie gestart. Een bericht in het blad Rover van april 2024 bevestigt de hierboven geschetste verschraling van het Amsterdamse ov zoals omschreven in het Concept-Vervoerplan.

Antwoord

Het project OVAH is niet verantwoordelijk voor het concept vervoerplan en het ov in Amsterdam. Dit project bestudeert een mogelijke verbetering van het ov op de verbinding Amsterdam Zuid – Schiphol/Hoofddorp. Wij adviseren u dit punt in te brengen bij de Vervoerregio Amsterdam en GVB.

Terugblikkend op de ov-geschiedenis van Amsterdam, zien Kernteam Oeverlanden-Sloten dat vooral door opheffing van bussen nog steeds veel wijken en buitengebieden helemaal niet meer met het ov te bereiken zijn. Zoals gezegd, leeft er bij veel Amsterdammers onvrede over het verslechterde ov in hun stad, waarvan financiën steeds als (mede) oorzaak worden aangewezen. Het wringt dat ze zien dat er van staatswege enorm grote bedragen beschikbaar zijn voor miljarden kostende projecten als de Noord/Zuidlijn, Zuidasdok en dus ook het mogelijke doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Als bewoners, gebruikers en vrijwilligers van een gebied in Amsterdam-Nieuw-West met tekortschietende, betaalbare ov-verbindingen pleiten wij voor een goedkopere oplossing voor de problemen met het vervoer tussen Amsterdam en Schiphol.

Antwoord

Als er een extra ov-verbinding tussen Amsterdam Zuid en Schiphol/Hoofddorp wordt aangelegd, heeft dit consequenties voor andere ov-verbindingen. Het heeft immers geen meerwaarde als ov-verbindingen elkaar kannibaliseren. In de praktijk bestaat de mogelijkheid dat op bepaalde 'vervoerrelaties' inderdaad de kwaliteit achteruitgaat. Daar staat tegenover dat door het toevoegen van het extra ov op de meerderheid van de relaties de kwaliteit (zoals reistijd en wachttijd) zal verbeteren. Wij geloven dat deze plannen ook de ov-bereikbaarheid van de Oeverlanden-Sloten per saldo verbeteren.

3.5. Particulieren

3.5.1. Particulier (99978652)

Indiener merkt het volgende op: Het MER beoogt een deugdelijk keuze tussen de verschillende mogelijke variant te maken met het inzicht in de milieugevolgen voor elke variant. In dit project is gekozen voor de omgekeerde volgorde, eerst de keuze van de variant dan de bijbehorende MER. Zonder inzicht in de gevolgen, is al bestuurlijk gekozen voor de variant doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Dat maakt het weinig zinvol nu nog nieuwe varianten te bezien of andere varianten te beschouwen.

Antwoord

De keuze voor één van de alternatieven moet nog gemaakt worden. Daarom is deze MIRT-verkenning ook breed ingestoken en worden verschillende vervoerswijzen overwogen (zie paragraaf 1.3). Er heeft nog geen (definitieve) afweging en keuze voor één van de oplossingsrichtingen uit de ontwerp-NRD plaatsgevonden. Daarnaast is bij de terinzagelegging van de ontwerp-NRD gevraagd om met zienswijzen mogelijke nieuwe oplossingsrichtingen in te brengen. De keuze voor een oplossing vindt plaats aan het eind van de MIRT-verkenningsfase. De minister legt dan het voorkeursalternatief vast in een voorkeursbeslissing. Deze keuze wordt gemaakt op basis van onder andere een kosten-batenanalyse en het plan-MER.

Indiener vindt het opmerkelijk dat geen informatie beschikbaar is over hoeveel regionale treinen met de komst van de verlengde Noord/Zuidlijn vervallen, ook niet tot welke bijkomende groei van het autoverkeer dit leidt en welke milieuproblemen er mogelijk zijn.

Antwoord

Het plan-MER maakt inzichtelijk hoe de basialternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie (de toekomstige situatie zoals die zich voordoet wanneer er geen projectmaatregelen worden gerealiseerd). De effecten op autoverkeer worden ook onderzocht en in de vergelijking meegenomen.

Indiener vraagt of het vervangen van enkele korte vluchten door de toevoeging van (inter)nationale treinen ruimte geeft voor meer langere vluchten en met welke milieubelasting hierbij hoort.

Antwoord

Dit project gaat niet over het vervangen van enkele korte vluchten voor langere vluchten. Wel is een van de projectdoelen het mogelijk maken van meer internationaal treinverkeer. Als dat lukt, zijn minder korte afstandsvluchten nodig. Het oplossen van knelpunten in de Schipholspoortunnel zorgt voor meer ruimte voor internationaal treinverkeer. Dit maakt de trein een aantrekkelijk reisalternatief dat bijdraagt aan duurzamer reizen. Of de ruimte voor vliegverkeer meer langere vluchten betekent, wordt bepaald door de slotcoördinator.⁴

Indiener vindt het opmerkelijk dat eenzijdig 'de substitutie van auto naar ov worden onderzocht', dus niet de omgekeerde beweging zoals verwacht mag worden met het verdwijnen van regionale treinen. Met meer (inter)nationale treinen kan ook meer substitutie van trein naar luchtvaart verwacht worden.

Antwoord

In de verkeerskundige onderzoeken van de Verkenning wordt niet alleen gekeken naar het vervangen van auto naar ov; ook de 'omgekeerde beweging' wordt meegenomen. Het effect van het vervallen van regionale en nationale treinen wordt verwerkt in de gebruikte verkeersmodellen. Wat het effect is van meer internationale treinen en vervanging naar luchtvaart maakt geen onderdeel uit van deze modellen, maar wordt ook onderzocht.

3.5.2. Particulier (99913435)

Indiener geeft aan dat de ov-verbinding Haarlemmermeer-Amsterdam ruimtelijk gezien al volledig ingevuld is op het beschouwde tracé; dat er voor verbindingen van en naar Amsterdam meer capaciteit nodig is; naast bestaand spoor op het tracé onder Schiphol meer buizen boren complex en duur is; zoveel mogelijk ontvlechten van personenverplaatsingen de knelpunten kan verzachten en dat ruimte het meest schaars is in deze omgeving.

Antwoord

Wij herkennen de complexiteit van de opgave van dit project, zoals de indiener deze schetst. Om de haalbaarheid en effecten van de kansrijke alternatieven in kaart te kunnen brengen

⁴ Het zijn de luchthavens die de slots (de periode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven) toekennen. De Stichting Airport Coördination Netherlands is de huidige slotcoördinator op de Amsterdamse Luchthaven Schiphol.

worden in deze MIRT-verkenning (steeds gedetailleerdere) ontwerpen gemaakt. Hiervan worden vervolgens ook de (milieu)effecten in kaart gebracht, in het plan-MER.

Indiener stelt voor om alternatieve routes voor treinverbindingen te zoeken. Voor verplaatsingen van en naar Leiden en van en naar Utrecht richting Hoofddorp en verder, door een tweede tracé onder Amsterdam te vinden. De alternatieve route zou kunnen worden geprojecteerd naast de A5 en aangesloten kunnen worden op de treinverbinding tussen Haarlem en Amsterdam (zie kaartje bij zienswijze).

Een alternatieve verbinding Hoofddorp-Weesp is een zeer moeilijk in te passen tracé, vooral vanuit het publiek en open polderlandschap niet wenselijk geacht. Vanuit ontvlechtingsoptiek gezien wenselijk, echter een tracé zal moeilijk te vinden zijn.

Antwoord

De indiener stelt twee alternatieve treintracés voor:

1. Alternatieve (trein)verbinding Hoofddorp-Amsterdam langs A5, en;
2. Alternatieve (trein)verbinding Hoofddorp-Weesp.

Suggestie 1 betreft het realiseren van een nieuwe spoorverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam buiten Schiphol om, bijvoorbeeld langs de snelweg A5. Deze oplossing is in het MIRT-onderzoek (ZWASH) onderzocht en afgevalen, omdat deze het knelpunt rond de Schipholspoortunnel onvoldoende oplost. Hoewel de maatregel extra spoorcapaciteit op de zuidwestverbinding biedt en daarmee het bestaande spoor ontlast, zijn de effecten vooral merkbaar op internationaal niveau – en slechts zeer beperkt lokaal. Een deel van de reizigers moet via Schiphol omreizen en daarnaast creëert het een nieuw knelpunt tussen station Schiphol en Amsterdam Centraal.

Suggestie 2 betreft het realiseren van een alternatief treintracé tussen station Hoofddorp en station Weesp. De oplossingsrichting is onderzocht in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOA1, zie Bijlage 1). Deze oplossingsrichting heeft echter een beperkt doelbereik, want de druk op de transferfaciliteiten op Schiphol Airport wordt naar verwachting niet opgelost en/of verplaatst naar station Hoofddorp.

Deze oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken.

Indiener mist in de ontwerp-NRD het thema 'Niet geborgen oorlogsvliegtuigwrakken' die in het gebied moeten blijven liggen.

Antwoord

Onder het thema 'leefomgevingskwaliteit, aspect veiligheid' wordt onderzoek gedaan naar ontplofbare oorlogsresten. Het plangebied kan mogelijk ontplofbare oorlogsresten in de grond bevatten. Hiertoe wordt een inventarisatie uitgevoerd. Vervolgens wordt aan de hand hiervan beoordeeld of er op de routes van de alternatieve ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn.

Indiener ontvangt graag nieuwsbrieven met ontwerpalternatieven en varianten waar steeds meer details bij worden geleverd. Ook stelt indiener voor in het tempo van het proces workshops te houden.

Antwoord

De ontwerpen worden beschikbaar gesteld via de projectwebsite ovamsterdamhaarlemmermeer.nl Hier kan men zich ook inschrijven voor de nieuwsbrief van deze MIRT-verkenning. Om tijdig en optimaal te informeren over de MIRT-verkenning wordt via de website en nieuwsbrief teruggekoppeld wat er met de gegeven input is gedaan. Hiervoor worden onder meer themagroepen samengesteld, waaraan iedereen die interesse heeft kan deelnemen. Hierbij is aandacht voor thema's als stationsontwerp, tracés duurzaamheid en klimaatadaptie. Suggesties van omgevingspartijen voor andere manieren van betrokkenheid bij het ontwerpproces zijn welkom.

3.5.3. Particulier (99913108)

Indiener vindt dat de informatie in de concept NRD onvoldoende duidelijk maakt hoe zijn ov-situatie zal verbeteren, neutraal blijven of in het ergste geval, nog verder zal verslechteren. Hoewel het voorkeustracé van Rijk en regio door indieners woonwijk (Badhoevedorp) gaat, een woonwijk waar de afstanden tot de dichtstbijzijnde halte te groot is volgens onderzoek van Vervoerregio Amsterdam, valt er voor de wijk op basis van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) niet bij voorbaat een substantiële verbetering van de ov-bereikbaarheid te verwachten.

Antwoord

Deze MIRT-verkenning onderzoekt oplossingen voor de toekomstige knelpunten in de bestaande ov-verbindingen en stations in de gebieden rond Amsterdam en Haarlemmermeer. Onderzocht wordt wat het effect van de verschillende alternatieven en varianten is op de bereikbaarheid van het plangebied als geheel, voor alle betrokkenen en reizigers. Badhoevedorp maakt hier ook deel van uit. Zo wordt in beeld gebracht wat de nieuwe ov-verbinding voor inwoners betekent. Daarnaast is voor deze nieuwe fase een toetsingscriterium toegevoegd aan het toetsingskader dat in de vorige fase is gebruikt. Namelijk, de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest is één van deze locaties.

Aan de hand van het uitgebreide toetsingskader zijn de met de zienswijzen ingebrachte oplossingen getoetst. De oplossingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden als kansrijk beschouwd. Daar waar de oplossingen niet bijdragen aan de ontsluiting van één of meerdere woon- en werklocaties, is dit als een mogelijke optimalisatie aangeduid. Zie ook paragraaf 1.3, waar de definitieve shortlist van te onderzoeken alternatieven is opgenomen. Een van de mogelijk kansrijke oplossingen is een mogelijke extra halte bij Badhoevedorp (NOB1). Hiervoor worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

Indiener geeft aan dat door de verdichting in de metropoolregio het woongebied Badhoevedorp en stadsdeel Nieuw-West de komende decennia zal groeien tot ver boven de 200.000 inwoners. Vergelijkbaar met de top tien grootste steden van Nederland. De woonwijken in dit woongebied met dorp en stadsdeel zijn vroeger opgezet met autogebruik als belangrijk uitgangspunt. De Vervoerregio hanteert in haar projecten tegenwoordig steeds meer de wens voor een transitie naar andere modaliteiten zoals fiets en ov. Of OVAH een positieve stimulans biedt voor deze transitie kan indiener op basis van dit ontwerp-NRD niet beoordelen.

Antwoord

Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid heeft een positief effect op de 'mobiliteitstransitie'; het stimuleren van reizigers om te kiezen voor het ov in plaats van de auto. De mate van verschuiving van auto- naar ov-gebruik van de alternatieven wordt onderzocht in het plan-MER.

Indiener stelt dat de bewoners van Badhoevedorp een kloof voelen tussen overheid en burger. Weer een project dicht in de buurt dat miljarden gaat kosten en Badhoevedorp niets oplevert. Het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn heeft voor Badhoevedorpers alleen zin als het de dorpsbewoners ook substantieel iets oplevert.

Antwoord

De indiener ervaart een kloof tussen overheid en burger. Wij benadrukken dat we volledige transparantie nastreven. Ook in de MIRT-verkenningsfase staat zorgvuldigheid, objectiviteit en onafhankelijkheid hoog in het vaandel. Wij horen dan ook graag welke zorgen leven rondom dit project. Het omgevingsteam van het project gaat daarom ook zo veel mogelijk met stakeholders en bewoners in gesprek. Dit gebeurt met het participatietraject en door een-op-een gesprekken.

Zulke gesprekken worden ook gevoerd met de Bewonersraad Badhoevedorp. Uiteindelijk streven we naar een breed gesteunde voorkeursbeslissing waarin we de omgeving goed hebben betrokken. U kunt ten alle tijden contact opnemen met een van onze omgevingsmanagers voor uw zorgen of vragen. Dat doet u via www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/contact/

Indiener schetst de knelpunten voor openbaar vervoer in Badhoevedorp en vermoedt dat de hoofdoorzaak van de knelpunten is dat Badhoevedorp op de grens ligt van de concessiegebieden voor Connexxion en GVB. Bus 195 is een zogenaamde gedooglijn. Samenwerking tussen beide concessiehouders in het belang van ov-verbeteringen voor Badhoevedorp lijkt al jaren niet goed mogelijk. Badhoevedorp bevindt zich daarmee in een soort ov-vacuüm. Hopelijk brengt dit miljardenproject daar eindelijk verandering in.

Antwoord

Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp is een (mogelijk) kansrijke aanpassing/aanvulling van een van de oplossingsrichtingen (zie NOB1 in bijlage 1) waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen worden. Daarnaast wordt er door het toevoegen van het criterium 'ontsluiting van woon/werkgebieden' aan de toetsing rekening gehouden met de effecten op de bereikbaarheid van Badhoevedorp.

Indiener geeft aan dat alternatief 1 (BRT-systeem) en alternatief 2 (extra Schipholspoortunnel) voor de bewoners van Badhoevedorp niet acceptabel zijn. Ook variant 1 van alternatief 3 (Metro tot Schiphol bovengronds) biedt te weinig voordelen voor Badhoevedorp en voor Badhoevedorp-Oost in het bijzonder. Variant 3 van alternatief 3 biedt voordelen met een metrohalte bij Schiphol op een acceptabele fietsafstand. Voor een gemiddelde reis is de loopafstand echter te ver en de locatie ligt verder weg van de wijken in Badhoevedorp West.

Antwoord

De MIRT-verkenning onderzoekt wat het effect van de verschillende alternatieven en varianten is op de bereikbaarheid van het plangebied. Badhoevedorp maakt hier ook deel van uit. Zo wordt in beeld gebracht wat deze ov-verbinding voor inwoners van Badhoevedorp betekent. Daarnaast is aan het toetsingskader (dat in de vorige fase is gebruikt) voor deze nieuwe fase een toetsingscriterium toegevoegd. Namelijk de mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest is één van deze locaties.

Aan de hand van het toetsingskader zijn de met de zienswijzen ingebrachte oplossingen getoetst. De oplossingen die voldoen aan de criteria van het toetsingskader worden als kansrijk beschouwd. Daar waar de oplossingen niet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van één of meerdere woon- en werklocaties, zijn deze als een mogelijke optimalisatie aangeduid. Zie ook paragraaf 1.3, waar de definitieve shortlist van te

onderzoeken alternatieven staat. Voor de aanvullingen/aanpassingen, zoals een extra halte bij Badhoevedorp (zie NOB1 in bijlage 1), worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

De zin op pagina 22: "Afhankelijk van het alternatief en de variant worden verschillende (directe) verbindingen aan het ov-netwerk toegevoegd en worden parallelle verbindingen zoveel mogelijk vermeden, zodat er gezorgd wordt voor een goede aan- en afvoer naar de hoofdooplossing." roept volgens de indiener onzekerheid op over het risico dat er nog veel meer ov-opties uit Badhoevedorp verdwijnen.

Antwoord

Er zijn op dit moment geen plannen voor het schrappen van haltes als gevolg van het uitvoeren van één van de basisalternatieven. Daar wordt in de Verkenning dan ook geen rekening mee gehouden.

Indiener doet drie suggesties.

1. Een extra halte bij de metrovariant via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Bij de Schipholweg ter hoogte van het Corendon hotel. In de zienswijze beschrijft indiener de voordelen hiervan.
2. Leg ook de Oost-Westlijn aan. In de zienswijze wordt dit onderbouwd.
3. Trek tram 1 door via Badhoevedorp naar één van de nieuwe metrohaltes. De aanleg zou nu al kunnen starten door een deel van het tracé aan te leggen middels het doortrekken van tram 1 naar Badhoevedorp. Tram 2 kan tegelijkertijd worden doorgetrokken via het Ecuplein naar het huidige eindpunt van tram 1. Dit betreft referentie B9 in de longlist.

Antwoord

Suggestie 1: de indiener stelt een extra halte voor bij de metrovariant via Schiphol Noordwest naar Hoofddorp. Dit is onderdeel van oplossingsrichting NOB16 (zie paragraaf 1.3 en Bijlage 1). Voor de aanvullingen/aanpassingen voor deze richting worden in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2).

De door indiener aangedragen oplossingen 2 en 3 zijn in een vorige fase onderzocht (B2 en B9, bijlage 2 ontwerp-NRD, longlist mogelijke oplossingsrichtingen).

Suggestie 2, een Oost-Westlijn, betreft het realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, door het centrum naar Amsterdam Oost (en mogelijk verder richting Almere). De belangrijkste reden voor het afvallen van dit plan in de vorige fase is de lange realisatietermijn, waarmee 2040 niet gehaald wordt. Daarmee draagt de variant onvoldoende bij aan het doelbereik.

Suggestie 3 betreft het aanleggen van een tram tussen Schiphol en Badhoevedorp, waarbij Badhoevedorp wordt aangesloten op de huidige tramlijn 1 in Amsterdam. De belangrijkste reden voor het afvallen van dit plan in de vorige fase is het onvermogen ervan om de knelpunten die in deze MIRT-Verkenning onderzocht worden op te lossen. De route is lang, maakt een flinke omweg richting Badhoevedorp en de tram heeft in Amsterdam een beperkte snelheid. Dit maakt reistijden langer. Daarmee is het een onaantrekkelijk alternatief. De indiener kan overwegen om dit initiatief lokaal onder de aandacht te brengen.

Indiener ziet dat in en rondom Badhoevedorp gewerkt wordt aan groenstructuren zoals de Groene As. Indiener verwacht in het milieueffectrapport (MER) dat aspecten van deze cruciale natuurverbindingen goed worden meegewogen en dat in het project de noodzakelijke investeringen worden gedaan om het beleid van versterking van natuur en biodiversiteit verder door te zetten. Indiener is graag bereid om in de toekomst verder te participeren bij de uitwerking van het tracé, de stations en de daarop aansluitende ov-verbindingen.

Antwoord

Enkele alternatieven doorkruisen de NNN (Natuur Netwerk Nederland)-verbinding ZNV2 en de Groene AS (onderdeel van het NNN). Het is daarmee inderdaad noodzakelijk om in het plan-MER effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in beeld te brengen en daar waar nodig mitigerende maatregelen te bepalen. De indiener is via een persoonlijke mail benaderd voor verdere betrokkenheid bij dit project.

Indiener adviseert goodwill te kweken in Badhoevedorp door daar ook bijeenkomsten te organiseren. Dorpsbewoners zien het project als een kans, maar zijn ook sceptisch. Het tracé zal hoogstwaarschijnlijk door ons dorp gaan (er vlak langs zult u misschien zeggen), terwijl op dit moment geen zekerheid is dat de miljarden ons daadwerkelijk een ov-verbetering gaan opleveren.

Antwoord

De omgevingsmanager neemt dit verzoek ter harte en organiseert in het kader van participatie een bijeenkomst in Badhoevedorp.

Indiener heeft meerdere vragen:

1. Wie zijn de wettelijke adviseurs die ook advies mogen geven op dit ontwerp NRD?

Antwoord

We hebben in het kader van de Omgevingswet de wettelijke adviseurs benaderd om advies uit te brengen. De volgende partijen deden dat:

- Commissie mer
- GGD Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (incl. brandweer)
- Veiligheidsregio Kennemerland (incl. brandweer en GGD)
- Waterschap Amstel Gooi en Vecht
- Hoogheemraadschap van Rijnland

De punten uit de reacties van deze organisaties behandelen we in deze Nota van Beantwoording.

2. Waarom is de metro variant met een tunnel via Schiphol Noordwest sinds november 2022 de Voorkeursvariant van Rijk en Regio? (pag. 6 en 21 ontwerp-NRD)

Antwoord

Voor deze voorkeursvariant is de volgende argumentatie is gegeven⁵:

- *Het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp is een goede oplossing voor de ov-knelpunten in de corridor.*
- *Uit de eerder opgestelde maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voor het Nationaal Groeifonds blijkt dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een goede investering is.*

⁵ Kamerstuknummer 36200 A nr. 9, d.d. 14 november 2022

Of dit op basis van de Verkenning ook de definitieve voorkeursbeslissing wordt, staat nog niet vast. Zoals in paragraaf 1.3 is toegelicht is op basis van nieuw aangedragen oplossingsrichtingen in de Notitie Kansrijke Oplossingen een nieuwe shortlist met alternatieven tot stand gekomen. Deze worden in het plan-MER onderzocht.

3. Bij Schiphol Noordwest is nu weinig bebouwing, terwijl het beoogde tracé een omweg met een rare slinger daarlangs maakt. Dat maakt het ongetwijfeld duurder. Waarom deze extra moeite?

Antwoord

De op de afbeelding van PA3.2 opgenomen locatie van Schiphol Noordwest betreft de nieuwe woonwerklocatie Badhoevedorp Zuid/Schiphol Noordwest. Deze locatie is relevant voor deze MIRT-verkenning naar nieuwe ov-oplossingen, omdat dit een toekomstig bedrijventerrein betreft. De komende jaren komen er in dit gebied veel arbeidsplaatsen bij. Bovendien wordt woningbouw ontwikkeld in Badhoevedorp Zuid. Voor het beter bereikbaar maken van dit gebied biedt de halte Schiphol Noordwest een oplossing. Deze oplossingsrichting is als BA3.2 onderdeel van de basisalternatieven. Het uiteindelijke tracé wordt in de beoordelingsfase nader uitgewerkt.

4. Welke toekomstige ontwikkelingen op Schiphol spelen verder een rol bij deze voorkeur?

Antwoord

Naast de plannen om in dit gebied bedrijventerreinen en woningbouw te ontwikkelen, wordt in het gebied Schiphol Noordwest ruimte gereserveerd voor een mogelijke tweede luchtvaartterminal (zie Omgevingsvisie Haarlemmermeer). Als dit doorgaat, heeft dat invloed op de te maken keuzes voor het verbeteren van de ov-verbinding. Het is een van de 'wat-als-scenario's' waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER en MKBA worden opgenomen. De informatie die het project OVAH oplevert over dit aspect is niet gericht op het beoordelen van of een mogelijke tweede terminal in het gebied Noordwest wenselijk is of niet.

5. Als op deze locatie Noordwest een nieuwe terminal komt, wat zijn dan de beoogde aanpassingen voor het fiets- en autoverkeer in de omgeving van deze locatie en rondom Badhoevedorp?

Antwoord

De aansluiting op het fiets- en autoverkeer in de omgeving op een eventuele nieuwe terminal is geen onderdeel van deze Verkenning. De komst van een dergelijk nieuwe terminal wordt voorbereid met een eigen (juridische) voorbereidingsprocedure waarbij dit aspect aan bod zal komen.

6. Indien er een nieuwe Schiphol terminal komt op de locatie Schiphol Noordwest, dan is dat vlakbij de Sloterweg. Primair denkend vanuit het STOMP-principe lijkt mij dan een hoofdroute voor fietsers wenselijk vanuit Amsterdam via de Sloterbrug en Burgemeester Amersfoortlaan richting Schiphol Noordwest. Hoewel dit nog ver weg lijkt, hoor ik graag uw lange termijnvisie op deze gedachte.

Antwoord

Zie antwoord hierboven. In de gevoeligheidsanalyse wordt een eventuele nieuwe terminal op de locatie Schiphol Noordwest aangesloten op het boven- en onderliggend wegen- en fietsnetwerk. In het onderzoek worden daarvoor zeer globale aannames gedaan, waarvan de details nu nog niet bekend zijn.

Op pagina 14 staat de opmerking: "Problemen en kansrijke oplossingen (ov, auto, fiets) zijn verkend voor een viertal ruimtelijke ontwikkelperspectieven." De opsomming ov, auto, fiets is niet de prioriteit volgorde zoals die met het STOMP-principe is geformuleerd. Dit strookt niet met nieuwe beleid van de gemeente Haarlemmermeer. De volgorde zou moeten zijn fiets, ov, auto.

7. Geldt in dit project het STOMP-principe als uitgangspunt en heeft het belang van de fiets altijd prioriteit of worden de keuzes in het project gemaakt op basis van andere uitgangspunten?

Antwoord

Het STOMP-principe (stappen, trappen, ov, mobility as a service, privéauto) is een uitgangspunt in het beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Het project OVAH is specifiek bedoeld om de ov-verbinding

tussen Amsterdam en Haarlemmermeer te verbeteren en knelpunten op te lossen in de Schipholspoortunnel en de stations Amsterdam Zuid en Schiphol Airport, als onderdeel van een bredere ontwikkeling. Het oplossen van deze knelpunten is een belangrijk uitgangspunt binnen dit project. Dit neemt niet weg dat rekening wordt gehouden met het belang van fietsen en lopen. Bijvoorbeeld bij het ontwerpen van voorzieningen bij stations of haltes in de plannings- en studiefase.

Gemeente Haarlemmermeer en vervoerregio Amsterdam hebben in 2018 een Programma van Eisen goedgekeurd voor een nieuwe ov-concessie. Hierin zijn twee woonwijken in Badhoevedorp bewust uitgesloten van de voorwaarde m.b.t. acceptabele afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte, met als gevolg dat snel daarna routes langs diverse haltes werden opgeheven. Op pagina 24 lees ik dat het instrumentarium voor bereikbaarheidsindicatoren op dit moment nog wordt ontwikkeld. Het nieuwe tracé loopt letterlijk over de rand van deze woonwijk Badhoevedorp Anthoniushoeve. 8. In hoeverre en op welke wijze wordt in de MKBA en MIRT bij afwegingen rekening gehouden met deze tekortkoming qua bereikbaarheid?

Antwoord

Zoals toegelicht in het antwoord op het eerste punt van de indiener, worden meerdere ov-alternatieven onderzocht en is aan het toetsingskader een criterium toegevoegd: de ov-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties. In de MKBA worden de kosten en baten voor van de kansrijke alternatieven in kaart gebracht. De effecten voor Badhoevedorp worden hierin meegenomen.

9. U schrijft over de 'air-rail ambitie' en de wens voor meer internationale treinen. In het plangebied moeten vier sporen in de Schipholspoortunnel momenteel concurreren met tien rijbanen op de A4 en tickets die voor vliegen (gemiddeld genomen) veel goedkoper zijn dan 8 tickets voor de trein. Daarnaast heb ik begin dit jaar geleerd, dankzij de Tegenlicht documentaire Europa spoort niet, dat het internationale treinverkeer in Europa erbarmelijk slecht geregeld is. Er is in Europa veel meer nodig dan alleen het uitbreiden van de treincapaciteit op het tracé bij Schiphol. Die noodzaak valt buiten de scope van dit project. Ik wil u desondanks vragen om alle bestuurders,

beslissers en stakeholders die betrokken zijn bij dit project te adviseren deze documentaire eens te bekijken.

Antwoord

Deze door de indiener geschetste inzichten zijn ter kennisgeving aangenomen. De uitdagingen op het gebied van internationaal treinverkeer zijn bekend bij de betrokken partijen (in dit geval specifiek ProRail). In de [Actieplan AirRail-agenda](#) staan acties en maatregelen om internationaal treinreizen op afstanden tot 700 kilometer een logisch alternatief te maken voor vliegverkeer. Deze acties en maatregelen gaan inderdaad veel verder dan alleen het uitbreiden van de treincapaciteit op het tracé van de Schipholspoortunnel. Dit project richt zich op dat specifieke knelpunt. Andere projecten richten zich op andere knelpunten. Zie voor meer inzicht hierin <https://www.prorail.nl/toekomst/duurzaamheid/mobiliteit/internationaal-treinverkeer>

10. Op pagina 35 van de ontwerp-NRD staat uitleg over participatie en inspraak. De wijze van participatie wordt afgestemd met projecten in de omgeving. Diverse projecten in Hoofddorp en Amsterdam worden genoemd, maar vanuit het perspectief van Badhoevedorp is die opsomming niet compleet. Verschillende overheidsorganisaties werken samen aan de ontwikkeling van "Badhoevedorp-Zuid" maar dit gebeurt tot nog toe achter de schermen, vandaar dat dit project mogelijk bewust nog niet genoemd wordt. Als participant en inspreker is het moeilijk om volwaardig mee te praten als informatie over zo'n belangrijk project direct naast ons dorp, aan het zicht onttrokken wordt.

Antwoord

De projectorganisatie is in gesprek met de Bewonersraad Badhoevedorp. De beoordeling van de basisalternatieven in het plan-MER houdt rekening met nieuwe woon- en werklocaties. De ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid maakt daar nog niet expliciet onderdeel van uit, omdat er nog geen vastgestelde plannen voor zijn. Wel wordt rekening gehouden met nieuwe woningbouw in Badhoevedorp (in het criterium ov-bereikbaarheid van woon-werklocaties). Daarnaast is de gemeente Haarlemmermeer een projectpartner en nemen zij de gebiedsvisie van Haarlemmermeer mee in hun onderzoek.

11. Hoe kunnen betrokken bewoners zoals ik zich in een volgende inspraakfase goed verdiepen in de afwegingen en keuzes voor dit ov-project als de informatie voor Badhoevedorp-Zuid nog steeds geheim blijft?

Antwoord

Wij hebben uw behoefte kenbaar gemaakt bij de projectorganisatie van de ontwikkeling Badhoevedorp-Zuid, omdat deze MIRT-verkenning niet gaat over de keuzes in Badhoevedorp-Zuid.

12. Op pagina 30 wordt in de tabel onderaan de pagina bij modal shift genoemd: "de positieve effecten van substitutie van auto naar ov zullen worden onderzocht." Badhoevedorp is zoals gezegd een typisch autodorp. Wilt u aangeven in hoeverre in uw analyses aandacht geweest is of zal komen voor het inzoomen op deze specifieke Badhoevedorp-situatie?"

Antwoord

De modal shift richt zich op alle verplaatsingen binnen het studiegebied, of dat nu met auto, ov, of anderzijds is. Het verminderen van autogebruik is geen specifiek doel van OVAH. Wel zal de mate van verschuiving van auto naar ov-gebruik van de alternatieven worden onderzocht in het plan-MER.

3.5.4 Particulier (99912273)

Indiener heeft opmerkingen bij de inpassing van varianten station Hoofddorp.

Met uitzondering van alternatief 3, variant 1, komen alle alternatieven aan in/bij station Hoofddorp. Rondom dit station zijn diverse bedrijvenlocaties gevestigd en is de 'vrije' ruimte beperkt. Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de ruimtelijke consequenties voor (de omgeving van) station Hoofddorp? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord

Ten behoeve van het plan-MER worden de alternatieven uitgewerkt in een ruimtelijk ontwerp. Als uit dit ontwerp blijkt dat de stationsomgeving moet worden aangepast, wordt dat in het plan-MER opgenomen. De nadere uitwerking hiervan volgt in de planning- en studiefase.

Indiener heeft opmerkingen bij Intercitystation Hoofddorp. Station Hoofddorp is ingericht als een intercitystation (lengte van de perrons). Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de mogelijkheid dat station Hoofddorp ook een stop wordt voor intercity's (IC-bediening)? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken? Volgens bijlage 2 voldoet de oplossingsrichting 'IC-bediening Hoofddorp' niet (C8). Waarom niet?

Antwoord

De door de indiener aangedragen suggestie voor een volledige intercitybediening van station Hoofddorp is eerder onderzocht (oplossingsrichting C8 uit bijlage 2 van de ontwerp-NRD). De reden dat deze maatregel als niet kansrijk wordt beschouwd, is dat de maatregel niet bijdraagt aan alle projectdoelstellingen. De maatregel zorgt voor extra reizigers (aantrekkende werking) en vergroot daarmee de problematiek.

Indiener heeft vragen over de bereikbaarheid Leiden-Den Haag/Rotterdam. Het treinverkeer van en naar station Hoofddorp is ook gericht op Leiden-Den Haag/Rotterdam. Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de consequenties van de alternatieven voor het treinverkeer richting Leiden-Den Haag/Rotterdam? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord

Onderdeel van het plan-MER is het in kaart brengen van de effecten die de kansrijke alternatieven hebben op de verkeersontwikkeling in de regio (hierbij worden alle vervoerswijzen meegenomen). Daarnaast worden verkeerseffecten bij realisatie van ov-haltes (BRT-systeem, metro) globaal beschreven. Ook het aantal woningen en banen binnen een nader te bepalen acceptabele reistijd wordt (indicatief) onderzocht. Omdat Leiden, Den Haag en Rotterdam buiten het plan- en studiegebied van deze MIRT-verkenning liggen, worden effecten op deze steden niet beschouwd.

Indiener heeft vragen over de bereikbaarheid van Haarlem. Station Hoofddorp maakt onderdeel uit van het HOV-netwerk Haarlem–Amsterdam. In geval van problemen op het spoor Hoofddorp – Leiden is dit een alternatieve route (trein Haarlem, overstappen op de bus). Wordt er in het kader van de verkenning ook gekeken naar de consequenties van de alternatieven voor de busverbinding met Haarlem? Indien ja, maakt dit dan ook onderdeel uit van de plan-MER? Indien nee, in het kader van welke andere studie/welk plan wordt hier dan wel naar gekeken?

Antwoord

Effecten op bestaande busverbindingen worden inderdaad in het plan-MER onderzocht. Voor elk basisalternatief wordt een bijbehorend openbaar vervoernet bepaald, voor trein, bus, tram en metro. Dit kan leiden tot het vervallen van (delen van) lijnen, het verleggen van routes en/of het toevoegen van nieuwe lijnen die aansluiten op nieuwe haltes (ten opzichte van de referentiesituatie). Voor de busverbinding tussen Haarlem en Hoofddorp zijn aanpassingen aan de busverbinding niet waarschijnlijk.

3.5.5. Particulier (99908264)

Indiener is van mening dat de voorliggende gegevens op basis van de stukken die sinds 2014 zijn opgesteld in aanloop naar de MIRT-verkenning geen noodzaak aantonen om de Schipholspoortunnel te ontlasten ten behoeve van meer internationale treinen. Er ontbreekt een serieuze onafhankelijke beoordeling van de voorliggende uitgangspunten. Er wordt in dit kader gerefereerd aan de totstandkoming van de Noord/Zuidlijn waarbij naar zijn oordeel sprake was van subsidiebedrog en kiezersbedrog. Hieruit kan geleerd worden, hetgeen relevant is omdat er nu aangedreven door politieke besturen en belanghebbenden opnieuw geschiedenis wordt geschreven. Het heeft er alle schijn van dat toegewerkt is naar het invullen van de politieke wens tot uitbreiding van het metronet. De longlist van mogelijke oplossingen deugt niet. Er ontbreekt een onafhankelijke beschouwing van knelpunten en onafhankelijke voorstellen tot oplossingsrichtingen.

Antwoord

De indiener betwist de zorgvuldigheid en onafhankelijkheid van de onderzochte knelpunten en oplossingsrichtingen.

Wij benadrukken dat de onderzoeken die tijdens het MIRT-onderzoek ZWASH plaatsvonden, tot stand kwamen op basis van een neutrale beschouwing. Hierna zijn onafhankelijke voorstellen tot oplossingsrichtingen gevormd, die later door de diverse betrokken partijen zijn gewogen. Ook is een toets uitgevoerd door onafhankelijke partijen, zoals het Centraal Planbureau en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ook in de MIRT-verkenningfase staat zorgvuldigheid, objectiviteit en onafhankelijkheid hoog in het vaandel.

- *Zo vindt de uitvoering van de verkenningfase plaats door een zelfstandige, onafhankelijke projectorganisatie. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de MIRT-verkenning en het realiseren van een gedragen projectresultaat en opereert als onafhankelijke uitvoeringsorganisatie. De projectorganisatie wordt ondersteund door diverse onafhankelijke advies- en ingenieursbureaus.*
- *Alternatieven en varianten die voortkomen uit de zienswijzen en uit de adviezen worden getoetst door de projectorganisatie. In paragraaf 1.3 staat hoe getoetst wordt. Het bevoegd gezag besluit uiteindelijk of de alternatieven en varianten uit de Verkenning (en die dus ook in het plan-MER staan) in beschouwing worden genomen.*

Indiener vindt het merkwaardig dat de variant snelbus zich alleen richt op Station Amsterdam Zuid. Het zou voor de hand moeten liggen die te verdelen over meerdere richtingen. Voor een betere bereikbaarheid van nieuwe woon -en werklocaties ligt een route in noordelijke richting meer voor de hand. Een lijn die alle Oost-West-gerichte bus -en tramlijnen in Nieuw-West kruist en bij elk een overstap aanbiedt. Uitbreiding van het busnet kan direct en er kan stap voor stap in snelheidsmaatregelen geïnvesteerd worden. Een snelbussysteem biedt grote voordelen. De opbouw kan gelijke tred houden met wat de omstandigheden vragen. Ook kan met een snelbussysteem veel meer gedaan worden dan wordt voorgesteld, door de spreiding van lijnen.

Antwoord

Meerdere insprekers hebben suggesties gedaan voor optimalisaties van het BRT-alternatief. Zoals toegelicht in paragraaf 1.3 maakt de oplossingsrichting BA1: BRT-netwerk nu onderdeel uit van de alternatieven die in de Verkenning worden onderzocht. De ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties is een belangrijke reden om dit geoptimaliseerde alternatief te onderzoeken.

Indiener vindt dat de route van de variant Noord/Zuidlijn niet voldoet aan het doelbereik het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Het Schinkelkwartier is eenvoudig met het lokale net te ontsluiten. Een halte bij die wijk is een extraatje. Evenmin voldoet hij aan het doelbereik dat het knelpunt, Station Schiphol en Station Amsterdam Zuid, niet verplaatst wordt naar een andere locatie.

Antwoord

In aansluiting op het bovenstaande antwoord: er is bij het bepalen van de alternatieven die in de Verkenning verder onderzocht worden nadrukkelijk getoetst op de bijdrage aan ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Zowel het alternatief dat uitgaat van de BRT (BA1) als de alternatieven per trein (BA2.1 en BA2.2) en metro (BA3.1 en BA3.2) worden in dat kader als (mogelijk) kansrijk beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen. Daarnaast zijn de mogelijkheden van het toevoegen van extra stations voorbeelden van de aanvullingen/aanpassingen waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER worden opgenomen.

Indiener voorziet knelpunten bij de haltes De Pijp en Weteringcircuit. Met name het Weteringcircuit waar drie tramlijnen in oostelijke en westelijke richting rijden en zich spreiden naar verschillende wijken. Als daar grotere aantallen passagiers tegelijk aankomen is het aanbod snel te groot voor de beschikbare capaciteit. Tramlijnen zijn kwetsbaar voor verkeershinder en momenten van groot aanbod van passagiers. Kleine vertragingen en lange halteertijden door veel in- en uitstappers leiden tot vastlopen. Er zijn grenzen aan het aantal tramlijnen over dezelfde route. Zeker op dergelijk punt. Als er ergens crowd control gewenst is, dan

is het daar en dat is daar nogal ingewikkeld, zo niet onmogelijk. En dan te bedenken dat de liefhebbers in de gemeenteraad die lijn ook nog eens naar het noorden willen verlengen.

Antwoord

Bij het beoordelen van de te onderzoeken alternatieven wordt onder meer gekeken naar de effecten op het aantal in- en uitstappers op trein- en metrostations in en rond Amsterdam. Op die manier is het mogelijk eventuele nieuwe knelpunten (onder andere op tramhaltes) in beeld te krijgen. Op basis van de eerder uitgevoerde studies (zoals het MIRT-onderzoek) bestaat echter niet het beeld dat de genoemde tramhaltes De Pijp en Weteringcircuit (Vijzelgracht) te maken krijgen met overbelasting.

Als de Noord/Zuidlijn naar Schiphol wordt verlengd zal de vraag of zelfs de noodzaak van een Oost-West-metrolijn zich aandienen. De huidige drie lijnen, 1, 7 en 19, verdelen zich over zes richtingen. Bieden zes delen van de stad een verbinding met het centrum en elkaar. Een Oost/Westlijn gaat ten koste van 4 tramlijnen, 1, 7, 17 en 19, en ten koste van de ov-bereikbaarheid van bedoelde wijken. Het Stadsspoorplan uit 1968 was bedoeld het ov-net op straat te vervangen. Met een Oost/Westlijn wordt een grote stap gezet in de verdere afbraak van het fijnmazige bus -en tramnet.

Antwoord

De Oost-West-metrolijn is in de vorige fase onderzocht als mogelijke alternatieve oplossingsrichting. Het gaat hier om het realiseren van een nieuwe metrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, door het centrum, naar Amsterdam Oost (en mogelijk verder richting Almere). De belangrijkste redenen voor het afvallen van deze optie zijn de lange realisatietermijn (waarmee het jaar 2040 niet gehaald wordt) en de te hoge kosten. Daarmee draagt deze variant onvoldoende bij aan het doel. Of na de mogelijke verlenging van de Noord/Zuidlijn de noodzaak van een Oost-West-metrolijn zich aandient, kunnen wij niet voorspellen.

Als een metro-uitbreiding onoverkomelijk is, ligt het meer voor de hand die, onder metrohalte Sneevlietweg, op de Westtak aan te sluiten. (P.S. blokkades kunnen verplaatst worden) In de reeks haltes biedt het bestaande bus -en tramnet

verbindingen naar buiten en naar binnen met een enorm bereik aan woon- en werkplekken. Hiervoor is al opgemerkt dat het karakter en vormgeving van het metrosysteem minder geschikt is voor buiten de stedelijke omgeving. Het is zeker niet geschikt om uit te groeien tot een regionet. Het zou daarom voor de hand liggen de infrastructuur op de Ringlijn om te bouwen naar de afmetingen van de NS. Gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding. Met die uitgangspunten kan dat systeem wel uitgroeien tot een regio/metropoolnet. Dat systeem kan gebruik maken van de bestaande treininfrastructuur en waar nodig op eigen sporen. Uitbreiding van het aanbod via de Westtak van de ringlijn levert een enorm verdeelsysteem over een groot deel van de stad.

Antwoord

De indiener doet twee suggesties:

1. *Metro-uitbreiding met aansluiting op Westtak onder halte Sneevlietweg.*
2. *Ombouwen ringlijn (metrolijn 50 en 51) naar treinafmetingen.*

Suggestie 1, de optie van een metroboog Noordwest, is ook door andere insprekers als oplossingsrichting aangedragen (zie paragraaf 3.3.1). Deze maatregel is getoetst op kansrijkheid en is als potentieel kansrijk beoordeeld (zie Bijlage 1, NOB3: een extra metroboog naar de Isolatorweg). Deze oplossing draagt alleen in aanvulling op één van de metrovarianten bij aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Voor de aanvullingen/aanpassingen zoals NOB3 worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen.

Suggestie 2 betreft het ombouwen van de metroring (Metrolijn 50 en 51) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven het spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet, waar zowel metro's als treinen kunnen rijden. De oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen: het realiseren van een treinvariant door het hergebruiken van metro-infrastructuur vanuit de richting Schiphol tot de Westtak.

De oplossingsrichting (1) lost de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel niet op, (2) maakt meer internationaal treinverkeer daarom niet mogelijk en (3) vermindert de transferproblematiek op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid niet. Deze oplossingsrichting scoort dus onvoldoende op doelbereik en wordt niet in de Verkenning meegenomen.

3.5.6. Particulier (99891175)

Indiener vindt de verlenging van de noord/zuidlijn naar Schiphol en/of Hoofddorp in vrijwel alle opzichten negatief voor de brede welvaart in Amsterdam Nieuw-West. Nieuw-West valt onder het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid en kent problemen als werkloosheid, armoede en onderwijsachterstanden. Projectalternatief 3 zet de brede welvaart in Nieuw-West verder onder druk. Reizigers op station Lelylaan zullen een extra overstap moeten maken om op Schiphol te komen. Schiphol is voor de inwoners van Nieuw-West belangrijk omdat daar intercity's beschikbaar zijn richting steden als Den Haag, Rotterdam en Leiden. Ook is Schiphol zelf een plek waar relatief veel mensen uit Nieuw-West werken. Voor veel inwoners van Nieuw-West is de huidige situatie al niet ideaal, dus een verdere verslechtering is onacceptabel.

Antwoord

In het kader van deze MIRT-verkenning wordt, als onderdeel van het op te stellen plan-MER en de maatschappelijke kosten-baten analyse, specifiek naar de effecten op de brede welvaart gekeken. Ook verwijzen wij naar paragraaf 1.3. Hier is weergegeven welke alternatieven op de definitieve shortlist staan en in de Verkenning nader worden onderzocht. Bij de totstandkoming van de alternatieven is de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties een belangrijke factor. In de Notitie Kansrijke Oplossingen worden de alternatieven uitgebreider toegelicht.

Nieuw-West zal in 2050 naar verwachting 195.056 inwoners tellen. Als het een zelfstandige gemeente was, zou het in de top 10 grootste gemeenten (qua inwoners) staan. Het centrum van Nieuw-West is het Osdorpplein. Nieuw-West heeft onmiddellijk een Oost/Westlijn nodig met haltes in Slotervaart, Osdorp en De Aker.

Antwoord

In de vorige fase (MIRT-onderzoek ZWASH) is de maatregel B2 Oost-Westlijn uit de ontwerp-NRD afgevallen vanwege onvoldoende doelbereik. De maatregel duurt te lang om te realiseren en de kosten zijn te hoog. De indiener stelt een Oost-Westlijn voor met extra haltes. Extra haltes zouden de negatieve beoordeling versterken. Om deze reden is deze oplossingsrichting niet nader onderzocht in de Notitie Kansrijke Oplossingen.

Mocht een volwaardige Oost/Westlijn niet haalbaar zijn, dan is de voorkeur een premetro, waarbij er een tunnel komt tussen het Ecuplein in Amsterdam-Nieuw-West en Schiphol. Met een premetrotunnel komen er trams in een tunnelbuis te rijden die voor metro's geschikt zijn. Dit is bijvoorbeeld toegepast in Brussel (STIB-MIVB, n.d.). De rest van het traject kan bovengronds gerealiseerd worden. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de ruimte die de Cornelis Lelylaan biedt en de stedelijke ambitie om de Overtoom en de S100 (Stadhouderskade, Mauritskade) autoluw te maken. De premetro kan ook doorgetrokken worden naar het Zeeburgereiland (en IJburg), waar nu grote uitdagingen zijn op het gebied van bereikbaarheid. Om de sprong naar het Zeeburgereiland te maken kan gebruik worden gemaakt van het plan om naast de Amsterdamsebrug een ov-brug met spoor te bouwen. Desgewenst licht indiener de premetro gedetailleerd toe. (zie afbeelding in zienswijze)

Antwoord

De indiener doet de suggestie voor het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gebouwd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol. Deze oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOB15, zie Bijlage 1). De conclusie is dat deze oplossingsrichting niet als vervanging kan dienen voor de Airport Sprinter, aangezien de Oost-Westlijn een andere lijnverbinding heeft dan de Airport Sprinter.

De oplossingsrichting vervangt daarmee de Airport Sprinter niet en draagt daarom niet bij aan (1) het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel, (2) het oplossen van transferknelpunten op Schiphol Airport en (3) maakt meer internationaal treinverkeer

niet mogelijk. De oplossingsrichting wordt daarom niet kansrijk geacht en wordt niet in de Verkenning meegenomen.

Mocht ook een premetro niet haalbaar zijn, dan heeft een nieuwe extra Schipholspoortunnel bij indiener de voorkeur. Als die er komt kan de Airport Sprinter, die over de Westtak van de ringspoorlijn rijdt en Station Lelylaan bedient, behouden worden en zelfs worden uitgebreid. Van de drie "kansrijke oplossingsrichtingen" is een nieuwe Schipholspoortunnel de enige optie die niet leidt tot een verschraving van het aanbod in Nieuw-West en Nieuw-West zelfs kansen biedt in de toekomst. Station Lelylaan zal door het grote aanbod van sprinters een betekenisvolle aansluiting zijn op de BRT Amsterdam-Haarlem die uit een onderzoek van RHDHV als meest kansrijke BRT-verbinding naar voren is gekomen en zeer belangrijk is voor Nieuw-West.

Antwoord

Een nieuwe treinverbinding voor Airport Sprinters, die station Hoofddorp verbindt met de westelijke tak van de Ringspoorbaan ('Westtak') naar Amsterdam Centraal Station, via Schiphol Centrum met een nieuw station in een lange extra tunnel is een (mogelijk) kansrijk alternatief. Dit basisalternatief wordt in de Verkenning verder onderzocht. In de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt het alternatief (Airport Sprinter Plus, BA2.1) uitgebreider toegelicht.

Indiener geeft een uitgebreide toelichting op de voorkeur voor de oost/Westlijn, de (pre)metro en de drie kansrijke oplossingen die in de NRD zijn genoemd. Op basis van de door indiener genoemde argumenten verzoekt hij de varianten door Osdorp, te weten de Oost/Westlijn en de premetro Oost/Westlijn, mee te nemen in de besluitvorming en de afweging en die (nogmaals) te toetsen op de haalbaarheid, waarbij:

- de Oost/Westlijn een volledig ondergrondse metrolijn is die minimaal het Muiderpoortstation verbindt met Schiphol en tenminste haltes heeft in Slotervaart (Station Lelylaan), Osdorp en De Aker;
- de premetro Oost/Westlijn volgens de eerder bijgevoegde afbeelding een tramlijn is die tenminste het Muiderpoortstation verbindt met Schiphol en haltes heeft in Slotervaart (Station Lelylaan), Osdorp en De Aker;

- de premetro deels ondergronds is (tunnel De Aker - Schiphol) en deels bovengronds;
- de premetro een aanvulling is op tramlijn 1 en geen vervanging ervan

Antwoord

De door indiener aangedragen suggesties ten aanzien van de Oost-Westlijn zijn niet verder onderzocht omdat de oplossingsrichting premetro (zie Bijlage 1, NOB15) niet als (mogelijk) kansrijk is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen.

Indiener verzoekt om duidelijkheid te verschaffen over de effecten van een verlenging van de Noord/Zuidlijn op het aanbod van treinen op Station Lelylaan:

1. Wordt de Airport Sprinter inderdaad weer afgeschaft zodra de verlengde Noord/Zuidlijn begint te rijden?
2. Is het Sprinter aanbod op de corridor Schiphol-Lelylaan dan meer of minder dan in de huidige situatie?
3. Hoe dienen reizigers die niet meer van de Airport Sprinter gebruik kunnen maken te reizen naar Schiphol?

Antwoord

Vraag 1: Met uitzondering van alternatief BA2.1 (Airport Sprinter Plus, zie Bijlage 1) komt de Airport Sprinter in de huidige vorm bij de basisalternatieven inderdaad te vervallen. Daarvoor komen andere verbindingen in de plaats, zie ook het antwoord bij vraag 3.

Vraag 2: De basisalternatieven en de daaraan gekoppelde openbaar-vervoernetwerken worden nog verder uitgewerkt. Het sprinteraanbod op de verbinding Schiphol – Lelylaan verschilt per alternatief, en staat daarom op dit moment nog niet vast.

Vraag 3: Bij het alternatief met de extra Schipholspoortunnel en de metrovarianten tot Hoofddorp komt er in plaats van de Airport Sprinter een metro- of treinverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS. Echter, bij de snelle busverbinding (alternatief Bus Rapid Transit) en de metrovariant tot Schiphol is het huidige beeld dat een directe treinverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS vervalst. Reizigers op deze route hebben in dat geval een extra overstap op Schiphol.

In zijn algemeenheid maakt het plan-MER inzichtelijk hoe de basisalternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie van de ov-bereikbaarheid. In deze situatie rijdt de Airport Sprinter meerdere keren per uur tussen Amsterdam CS en Hoofddorp met als tussenstations Sloterdijk, Lelylaan en Schiphol Centrum.

Indiener verzoekt duidelijkheid te verschaffen op basis van welke criteria de Oost/Westlijn eerder is afgevallen.

Antwoord

De belangrijkste reden voor het afvallen van de Oost-Westlijn is de lange realisatietermijn (waarmee 2040 niet gehaald wordt) en de hoge kosten. Daardoor draagt de variant onvoldoende bij aan het doelbereik.

Indiener wil van het verdere verloop van de procedure op de hoogte worden gehouden.

Antwoord

D indiener is toegevoegd aan de verzendlijst van de nieuwsbrief van het project MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

3.5.7. Particulier (99873547)

Indiener maakt zich zorgen over de leefbaarheid van Badhoevedorp. Indiener ziet dat die leefbaarheid steeds meer onder druk komt te staan. Indiener heeft steeds meer de lasten van het verkeer, dan de lusten. Op basis van de plannen is indiener bang dat de bereikbaarheid van Badhoevedorp er op achteruit gaat. Vooral als de aansluiting met het HOV komt te vervallen.

Antwoord

Wij begrijpen de zorgen van indiener over de ov-bereikbaarheid van Badhoevedorp. Zoals in paragraaf 1.3 toegelicht, is een extra toetsingscriterium toegevoegd om te komen tot (mogelijk) kansrijke oplossingsrichtingen. Ook door insprekers aangedragen suggesties voor nieuwe oplossingsrichtingen droegen bij aan de definitieve shortlist van alternatieven van de Verkenning. Daarnaast is een extra station bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1) een mogelijke kansrijke aanvulling op een basisalternatief waarvoor (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het Plan MER worden opgenomen.

Het valt indiener op dat bij de probleemstelling, zoals bij veel projecten van de overheid, de groei als een gegeven wordt gezien; en niet als een oplossing door de inperking daarvan. Er zijn maatregelen denkbaar om de groei in te perken waardoor dergelijke dure projecten niet nodig zijn. Denk aan een hogere prijs per kilometer voor vlieg-, auto- en ov-verkeer. Indiener begrijpt dat dergelijke oplossingen aan de politiek is, en buiten de scope van de ontwerp-NRD valt. Maar indiener wilde dit wel even voor het voetlicht gebracht hebben.

Antwoord

Beleidskeuzes zoals een kilometerheffing zijn aan de politiek. De huidig geldende beleidsuitgangspunten komen in de verkeersprognoses die voor de verkeerskundige onderzoeken voor de Verkenning worden gebruikt. De resultaten van eerder onderzoek hebben meermaals aangetoond dat zonder aanvullende ov-verbindingen het huidige ov-aanbod niet toekomstbestendig is.

Bij paragraaf 3.3.1 Alternatief 1: BRT-systeem maakt indiener zich zorgen wat er van de HOV-verbindingen van Schiphol Noord overblijft. Met name de huidige buslijnen die nu ook via de Oude Haagseweg lopen. Zo kun je nu met lijn 341 van Schiphol Noord naar Station Amsterdam Zuid. Is dat met dit alternatief nog mogelijk?

Antwoord

Er zijn op dit moment geen plannen voor het schrappen van ov-lijnen als gevolg van het uitvoeren van één van de te onderzoeken basisalternatieven. Daar wordt in de Verkenning dan ook geen rekening mee gehouden. De keuze voor het al dan niet schrappen van ov-lijnen ligt buiten het project.

Het in paragraaf 3.3.2 beschreven alternatief 2: extra Schipholspoortunnel lijkt indiener het meest toekomstbestendig. Vooral voor het ondersteunen van het internationaal treinverkeer. Voor korte vluchten vanaf Schiphol is een concurrerend alternatief noodzakelijk. Dus daarvoor is een apart spoornet dat ook geschikt is voor hogesnelheidstreinen een must. Mogelijk is dit aparte spoor later makkelijker aan te passen aan een Europees systeem voor hogesnelheidstreinen. Dit tracé loopt aan de oostzijde van de A4 waarbij indiener minder hinder voorziet dan alternatief 3.

Antwoord

Wij hebben kennisgenomen van de voorkeur van de indiener. Dit alternatief maakt onderdeel uit van de definitieve shortlist: BA2.1, Airport Sprinter Plus (zie paragraaf 1.3).

Bij het in paragraaf 3.3.3 beschreven Alternatief 3: variant 1 Metro tot Schiphol Bovengronds ten westen van de A4 voorziet indiener meer geluidsoverlast bij Badhoevedorp. Dit dorp heeft al te maken met een cumulatief effect van diverse geluidsbronnen. Denk daarbij aan grondgeluid van Schiphol, geluid van overvliegend verkeer vanaf de Zwanenburgbaan, wegverkeer, etc. Dus indiener zou het tracé aan de andere (oost)kant van de A4 aanleggen; of onder de grond.

Antwoord

De indiener doet de suggestie voor het realiseren van een bovengronds metro-tracé aan de zuidkant van de Rijksweg A4, langs de Oude Haagseweg. Het realiseren van dit tracé is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen in combinatie met de metrovarianten PA3.1 (zie Bijlage 1, NOB4) en PA3.3 (zie Bijlage 1, NOB5) uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Dit tracé loopt langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 of PA3.3 vervolgt. Beide oplossingsrichtingen zijn echter in een eerder stadium afgevalen op basis van technische eisen en ruimtelijke inpassing, waardoor deze oplossingsrichtingen niet kansrijk worden geacht. Ook vanuit technische eisen, vervoerslogica en ruimtelijke inpassing in relatie tot het Schinkelkwartier worden de oplossingsrichtingen als niet kansrijk beoordeeld.

Indiener heeft al eerder zijn zorg geuit bij de omlegging van de A9. Daarbij gaat men uit van berekeningen; echter vraagt indiener zich af of men na een dergelijk project gaat meten of de gemeten waarden overeenkomen met de berekende waarden. Met die gegevens zou je dan het rekenmodel kunnen optimaliseren.

Antwoord

De rijksoverheid is verplicht om te bewaken of de geluidsgrenzen langs rijkswegen niet worden overschreden. Het onderzoek daarnaar wordt verricht volgens wettelijk vastgestelde rekenmethodes. Deze zijn gebaseerd op

cijfers die regelmatig worden gevalideerd en indien nodig geactualiseerd. Het valideren en actualiseren van zulke cijfers en rekenmethodes wordt gedaan door het RIVM. Onder andere door berekende geluidsbelasting te vergelijken met gemeten geluidsbelasting.

Daarnaast voorziet indiener meer (sluip)verkeer naar Schiphol-Noordwest dat mogelijk door Badhoevedorp gaat; ook dat baart indiener zorgen.

Antwoord

De invloed op verkeer is een belangrijk aspect bij het onderzoek naar de verschillende alternatieven. Er wordt in het plan-MER daarom onder andere gekeken naar de verkeer-aantrekkende werking van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Schiphol-Noordwest.

Indiener weet dat er al jaren plannen van Schiphol liggen om een tweede terminal te bouwen bij Schiphol-Noordwest. Indiener vreest dat die er gaat komen als er bij Schiphol-Noordwest een Metrostation komt. Dan vreest indiener voor meer geluidsoverlast dan er nu al is; natuurlijk komt hier wellicht een aparte MER van. Maar als je voor elk project een aparte MER maakt en alleen de geluidsbron van dat project berekend, en de bestaande geluidsbronnen van vorige projecten niet meeneemt, dan voldoe je steeds aan de normen. Terwijl het cumulatief effect van al dat geluid bij elkaar, een grotere hinder zal veroorzaken; en wellicht niet aan de normen voldoet. Alternatief 3 variant 1 is dan ook wat indiener betreft ongewenst.

Antwoord

De plannen voor de ontwikkeling van een tweede terminal op Schiphol Noordwest zijn niet vastgelegd in (bijvoorbeeld) een bestemmings- of omgevingsplan. Daarom is deze situatie niet opgenomen in de referentiesituatie. Wel is er in het gebied Schiphol Noordwest hiervoor ruimte gereserveerd is (zie Omgevingsvisie Haarlemmermeer). Als deze terminal gerealiseerd wordt, heeft dit invloed op de te maken keuzes voor het verbeteren van de ov-verbinding. In de MIRT-verkenning onderzoeken we daarom deze mogelijkheid met een gevoeligheidsanalyse. De door het project OVAH op te leveren informatie hierover is niet gericht op het beoordelen of deze terminal wenselijk is of niet.

Ten aanzien van het punt over geluid: wij nemen in de referentiesituatie alle geluidsbronnen mee waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Geluidsbelasting als gevolg van luchtvaart en het gecumuleerd geluidsniveau komen aan de orde in het plan-MER. Cumulatie met andere bronnen wordt in kwalitatieve zin beoordeeld, maar niet berekend. Er is namelijk geen akoestisch rekenmodel voor het plan- en studiegebied beschikbaar, waarin alle geluidsbronnen zijn opgenomen en waarmee cumulatie te berekenen is. De inspanning die nodig is om zo'n model te maken en in te richten staat niet in verhouding tot de informatie die zo'n model oplevert.

Bij de variant in paragraaf 3.3.4 Alternatief 3: variant 2 Metro tot Hoofddorp, tunnel via Schiphol-NoordWest ziet indiener dezelfde problemen als bij variant 1. Daarnaast zal met het vervallen van busknooppunt Schiphol-Noord, ook het HOV langs Badhoevedorp, met aansluitingen op ander HOV-lijnen, komen te vervallen. Dit alternatief is wat indiener betreft ongewenst.

Antwoord

De mening van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Bij de variant in paragraaf 3.3.5 Alternatief 3: variant 3 Metro tot Hoofddorp, tunnel via Schiphol-Noord ziet indiener minder bezwaren dan bij variant 1 en 2. Echter gaat er nog een groot gedeelte van het tracé langs de westkant van de A4. Daar staan al woningen dicht bij de A4, en een Metrospoor daartussen lijkt indiener niet wenselijk. Ook dat tracé zou dan ondergronds moeten.

Antwoord

De indiener doet de suggestie om het (bestaande) metroalternatief 3.3 over een grotere afstand ondergronds te bouwen. Dit ter voorkoming van overlast, waarbij het tracé ten opzichte van metroalternatief 3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is deze suggestie van een langere metrotunnel tot de Johan Huizingalaan beoordeeld als kansrijke mogelijke aanvulling op de basisalternatieven met de metro (NOB9, zie bijlage 1). Alternatief PA3.3 is echter afgefallen omdat het slechts voor een klein deel afwijkt van PA3.2. Op dat afwijkende

deel kent PA3.3 nadelen ten opzichte van PA3.2, waar geen voordelen tegenover staan. Oplossings-richting NOB9 wordt daarom niet verder onderzocht.

Wel is het over een grotere afstand ondergronds realiseren van PA3.1 ook in de Notitie Kansrijke Oplossingen onderzocht (NOB8). Dit betreft een deels andere uitvoering van PA3.1 (nu BA3.1) 'Metro tot Schiphol'. BA3.1 wordt in de beoordelingsfase verder uitgewerkt en onderzocht. In het kader van het plan-MER worden effecten onderzocht en waar nodig mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen bepaald. Afhankelijk van de effecten kan een langere ondergrondse inpassing een mogelijke verzachtende maatregel betreffen. NOB8 wordt daarom (indien de effecten daartoe aanleiding geven) als onderdeel van de beoordelingsfase voor BA3.1 verder beoordeeld.

3.5.8. Particulier (99842660)

Indiener vindt dat met de scope van het project voorbij wordt gegaan aan de behoefte van bewoners en (hotel)bezoekers van tussenliggende (voormalige) haltes. De busroute gaat o.a. over het in aanbouw zijnde nieuwe viaduct over de Ringvaart. Indiener woon in het buurtschap Nieuwe Meer. Het opheffen van de halte Koekoekslaan heeft de gemoederen hier al flink beziggehouden. Verzoeken van de buurtvereniging om de halte bij de bouw van het nieuwe viaduct weer terug te brengen heeft tot nu toe tot niets geleid. Argument: het is voor de busmaatschappij niet rendabel. Met de toekomstige plannen (BRT) zijn de bewoners en bezoekers hier helemaal afgesloten van openbaar vervoer binnen een loopafstand van 2,5 km. En dat terwijl er 40 bussen per uur langsrijden op een loopafstand van tussen de 1 en 25 minuten naar het viaduct.

Indiener vraagt waarom er niet 4 keer per uur een bus kan stoppen op of vlakbij het viaduct? Dan kunnen ook de bewoners van het kunstenaarsdorp aan de Amsterdamse kant op geringe loopafstand opstappen. Dan kunnen we onze auto thuislaten, wat ook weer minder verkeer en parkeerdruk geeft in Amsterdam Nieuw- West. En als Schiphol onze bestemming is, scheelt het weer autoverkeer op en rond Schiphol om ons weg te brengen en op te halen. Bij deze verzoek ik u in de verdere planning van BRT deze mogelijkheid in te passen.

Antwoord

Wij begrijpen dat de bewoners van buurtschap Nieuwe Meer ontevreden zijn met de ov-bereikbaarheid van hun buurt. D indiener doet de suggestie om een BRT-halte bij de Koekoekslaan te realiseren. Deze aangedragen oplossingsrichting is beoordeeld in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NOB17, zie Bijlage 1) en wordt in samenhang beoordeeld met basisalternatief BA1 (zie paragraaf 1.3). In de buurt van Schiphol Noord wordt er met het BRT-alternatief een halte bij Koekoekslaan onderzocht, met directe verbindingen naar Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp.

3.5.9. Particulier (99841984)

Indiener ziet dat van de getoonde alternatieven en varianten die grenzen aan indieners onroerend goed, de uitbreidingen allemaal aan de kant van de Rijksweg A4 liggen en niet aan de kant van de Rijnlanderweg. Graag ziet indiener dat dit bij de verdere uitwerking van de plannen zo blijft. De nadelige gevolgen voor indiener blijven dan hopelijk zoveel mogelijk beperkt. Indiener gaat er van uit dat er geen overlast zal ontstaan door extra geluid, trillingen etc.

Antwoord

Tijdens het ontwerpproces van de basisalternatieven wordt gezocht naar het meest optimale tracé waarbij het beperken van de hinder voor de omgeving belangrijke aandacht krijgt. In het plan-MER wordt al vroeg gekeken naar milieuaspecten als bodem, gezondheid en natuur. Na het beoordelen van de effecten van de alternatieven, wordt onderzocht of mitigerende maatregelen ter voorkoming (of vermindering) van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten nodig zijn. En zo ja, waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. Het doel is om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

Indiener hoort graag als het uiteindelijke voorkeurs-traject bekend is en wil, indien van toepassing, een nulmeting voor de woning en gebouwen laten doen.

Antwoord

De door de indiener gevraagde nulmeting maakt voor geluidhinder geen onderdeel uit van de daarvoor geldende onderzoeksverplichting. Geluidsonderzoek wordt gedaan op grond van wettelijke en gevalideerde rekenmethodes. Het doen van een nulmeting is daarbij niet aan de orde.

Voor trillinghinder wordt in specifieke gevallen een nulmeting overwogen, als er op basis van bijvoorbeeld bodemgesteldheid of eigenschappen van bouwwerken overschrijding van toegestane waarden te verwachten is. Dit soort locatie-specifieke aspecten worden in de plannings- en studiefase verder onderzocht. In die fase wordt bepaald of er aanleiding is voor onderzoek op woningniveau.

3.5.10. Particulier (99703333)

Indiener woont dichtbij het metro tracé en geeft aan bezwaar te maken richting de ontwerp NRD.

Antwoord

Het standpunt van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener geeft aan het ministerie aansprakelijk te stellen voor de waardedaling van zijn woning, geluidshinder, verlies biodiversiteit, overschrijdende milieu- en geluidsnormen indien de plannen doorgaan.

Antwoord

In het plan-MER wordt vroegtijdig gekeken naar milieuaspecten als bodem, gezondheid en natuur. Na het beoordelen van de effecten van de alternatieven, wordt onderzocht of mitigerende maatregelen ter voorkoming of vermindering van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten nodig zijn. En zo ja, waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. Het doel is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

3.5.11. Particulier (99671664)

Indiener geeft aan dat Badhoevedorp, een dorp met binnenkort 180.000 inwoners, een zeer slechte openbaar vervoersverbinding heeft met Amsterdam. Om deze reden verzoekt indiener om een halte Badhoevedorp te onderzoeken en heeft geen voorkeur voor sprinters, bus of metro.

Antwoord

De suggestie is geïnterpreteerd als een ov-halte of station bij Badhoevedorp, ongeacht de keuze van vervoerswijze (BRT, trein of metro). In de Notitie Kansrijke Oplossingen zijn meerdere stations als mogelijk kansrijk beoordeeld, waaronder een station bij Badhoevedorp (zie NOB1 in Bijlage 1 en de opsomming in paragraaf 3.2.3). Daarmee zijn

de mogelijkheden en de voor- en nadelen van een station bij Badhoevedorp (mede op basis van deze zienswijze) onderdeel van de aanvullingen/aanpassingen. Hiervoor worden (zoals toegelicht in paragraaf 1.3.2) in de beoordelingsfase kwalitatieve gevoeligheidsanalyses in het plan-MER opgenomen. Daarbij merken we op dat voor de gemeente Haarlemmermeer, waar het dorp Badhoevedorp onderdeel van uitmaakt, een groei wordt verwacht naar 180.000 inwoners.

3.5.12. Particulier (99563408)

Indiener geeft aan dat een nadeel van alternatief 1a is: de extra overstappen op de eindpunten van de BRT (die alleen tussen station Zuid en station Hoofddorp zou rijden). Indiener stelt daarom voor hoogfrequent rechtstreekse bussen vanaf de Hoofddorpse woonwijken (bijv. huidige busroutes 300 en 397) via een vrijliggende busbaan naar Amsterdam Zuid, en dan verder de stad in (zoals nu lijn 397). Eventueel zou de nieuwe supersnelle busbaan zelfs station Schiphol kunnen overslaan. De snelbussen kunnen dan bijv. parallel aan de A4 rijden tussen Hoofddorp en Schiphol. De huidige busroute (via Abdijtunnel en station Schiphol) blijft dan behouden voor reizigers v/n Schiphol, terwijl voor reizigers tussen Hoofddorp en Amsterdam de supersnelle 397 non-stop langs Schiphol zoekt.

Antwoord

De indiener doet suggesties voor de inpassing van hoogfrequente bussen en een supersnelle busbaan. Naar aanleiding van ingediende suggesties is (als één van de mogelijk kansrijke oplossingen) het BRT-alternatief verder uitgewerkt tot een BRT-netwerk. Dit betekent een BRT-verbinding in combinatie met een snelbusnetwerk (BA1, zie Bijlage 1). De exacte invulling hiervan en de relatie met bestaande busroutes wordt nog verder uitgewerkt.

Indiener voegt toe dat er wellicht ook een nieuwe hoogwaardige snelbus kan komen tussen Hoofddorp Floriande en station Sloterdijk, via de N205 en de N200. Nu is de ov-reistijd tussen Hoofddorp-west en Amsterdam-West te onaantrekkelijk.

Antwoord

In het mogelijk kansrijke BRT-alternatief BA1 zijn busverbindingen opgenomen in de richtingen Hoofddorp en Sloterdijk.

Indiener denkt dat het treinverkeer in de Schipholspoortunnel vooral te druk is doordat er te veel (half)lege treinen van/naar Hoofddorp Opstelspoor door de tunnel rijden. Met de huidige 4-sporige tunnel ziet indiener ruimte voor de volgende treinen:

- Hoogfrequente IC's Utrecht-Schiphol-Leiden e.d.
- IC's/ICD's Flevoland-Schiphol-HSL e.v.
- Hoogfrequente Airportsprinter Amsterdam CS-Schiphol-Hoofddorp/Leiden
- De gewenste internationale treinen.

Waarbij een aantal Sprinters en/of spitstreinen vanaf de Gooi/Flevolijn tot eindpunt station Zuid rijdt (en dus niet meer halfleeg door de tunnel naar Hoofddorp). Hiervoor is op station Amsterdam Zuid een goede (oostelijke) keevoorziening nodig.

Antwoord

De indiener doet een suggestie voor een (oostelijke) keevoorziening op station Amsterdam Zuid. Daarmee is volgens indiener het aantal (half)lege treinen dat door de Schipholspoortunnel rijdt te verminderen. Deze maatregel is beoordeeld in de NKO (NOA3, zie Bijlage 1). Geconstateerd is dat de maatregel zelfstandig geen bijdrage levert aan de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. De oplossingsrichting wordt daarom niet in de Verkenning betrokken, maar is wel als suggestie aan NS en ProRail meegegeven. Dit project gaat niet over de lijnvoering van het hoofdlijnnet, de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Nederlandse Spoorwegen (NS).

3.5.13. Particulier (99561933)

Indiener vindt het BRT-alternatief weggegooid geld.

Antwoord

In deze MIRT-verkenning onderzoeken we drie modaliteiten (trein, metro en bus). De mening van indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener ziet een metro naar Hoofddorp als zeer waardevol maar heeft de volgende zorgen:

- Wat gebeurt er met de waarde van de grond, straks wordt wonen in Hoofddorp nog duurder en kunnen kinderen later geen woning kopen in Hoofddorp. Het is nu al te duur. Hydepark is gebouwd, maar wie kan dat betalen? De komst van de metro wordt gepromoot om de prijs op te drijven. Dat is niet oké. Wordt onderzocht wat het effect is van de komst van een metro op de waarde van grond in Hoofddorp?

- Hoofddorp moet Hoofddorp blijven en niet Amsterdam of als onderdeel van Amsterdam worden genoemd.

Antwoord

De zorgen van de indiener zijn begrijpelijk. Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties is een van de doelstellingen van het project OVAH. Deze gebieden worden daardoor aantrekkelijker, dat effect kan hebben op de waarde van grond en op woonlasten. In de MIRT-verkenning wordt een maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA) opgesteld. Daarin worden brede welvaartsaspecten meegenomen bij het beoordelen van de alternatieven en varianten (zie paragraaf 3.6.1 van de ontwerp-NRD). Zowel financiële aspecten, waaronder huizenprijzen, als effecten op leefbaarheid en leefomgeving maken onderdeel uit van de beoordeling.

In welke mate de identiteit van Hoofddorp in de toekomst behouden blijft maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Dit wordt niet alleen beïnvloed door ov-bereikbaarheid maar vooral door de gemeentelijke ambities ten aanzien van woon- en werklocaties.

Indiener verzoekt om te onderzoeken of er een halte mogelijk is in het centrum van Nieuw-Sloten (rondom het Belgiëplein) die vervolgens aansluit op de Henk Sneevlietweg? Dat zou ook waardevoller zijn voor Amsterdam, gezien de knips in Nieuw-Sloten op de Laan van Vlaanderen. Er is dan ook een veel betere verbinding vanuit Haarlemmermeer naar Nieuw-Sloten. Indiener vraagt of er parallel aan deze studie een lobby gestart kan worden voor het doortrekken van de metro naar Haarlem (via Schalkwijk/Zuiderpolder/Station). Er is nu geen echte snelle verbinding met Haarlem. HOV is er maar te langzaam.

Antwoord

De indiener doet de suggestie om te onderzoeken of een halte mogelijk is in het centrum van Nieuw-Sloten. Deze oplossingsrichting is beoordeeld in de NKO (zie paragraaf 1.3). Hieruit volgt dat deze oplossingsrichting (NOB12, zie Bijlage 1) als niet kansrijk wordt beoordeeld vanwege verlenging van de reistijd, moeilijke ruimtelijke inpassing en de grote hoeveelheid overlast tijdens de realisatie.

Het verlengen van de metro naar Haarlem (via Schalkwijk/Zuiderpolder/Station) is geen onderdeel van de scope van het project. De bij deze Verkenning betrokken partijen zijn niet de aangewezen partijen om een lobby te starten voor een dergelijk tracé, maar het staat de indiener vrij om hier zelf aandacht voor te vragen.

3.5.14. Particulier (99494647)

Indiener vraagt zich af wie de kosten gaat dragen van de plannen en spreekt een voorkeur uit voor de bestaande varianten.

Antwoord

Voor deze verkenningsfase worden de financiën gedragen door de acht opdrachtgevers, namelijk gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam, Schiphol Nederland B.V., Schiphol Area Development Company (SADC) en de NS. Aan het eind van deze MIRT-verkenning (besluitvormingsfase) wordt een Bestuursvereenkomst/samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Hierin komt een nadere onderbouwing van het projectbudget, net als afspraken tussen de verschillende opdrachtgevende partijen over bekostiging van het voorkeursalternatief.

3.5.15. Particulier (99484747)

Indiener verzoekt om twee varianten te onderzoeken.

1. Minder/geen intercity's met start/eindbestemming Schiphol. Nu hebben veel intercity's die op Schiphol stoppen het station als start-/eindpunt. Hierdoor lijkt station Schiphol belangrijker dan Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid. Die stations worden in de toekomst al veel beter ingericht voor veel overstappende passagiers dan Schiphol. Dus je moet voorkomen dat Schiphol een belangrijk overstappunt is, zodat er meer (andere) treinen kunnen rijden. Indiener geeft in de zienswijze voor- en nadelen van deze variant aan.

Antwoord

Met de basialternatieven wordt capaciteit gecreëerd door (meerdere) sprinterdiensten uit de Schipholspoortunnel te halen. Zo ontstaat er ruimte voor (meer) intercity's en internationale treinen. De capaciteit die nodig is, is gebaseerd op de uitgangspunten

van het ov-toekomstbeeld 2040 (doelstelling 1, zie paragraaf 1.1) en de invoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waaraan de spoorsector momenteel hard werkt.

De daadwerkelijke dienstregeling en daarmee de aantallen treinen (intercity's, internationale treinen en sprinters) die Schiphol als start- en eindpunt hebben wordt later bepaald (buiten het kader van de Verkenning).

2. (Uniform) treinmaterieel inzetten met meer capaciteit (metro/MRT achtig). Een idee is om op deze corridor treinen in te zetten met een hogere capaciteit. Daarbij doel ik op het aantal reizigers per trein. Hiervoor zou je meer moeten kijken naar metroachtig materieel met veel in/uitstapdeuren en het accepteren dat zitplaatskans gering is. Als voorbeelden kijken naar de Hong Kong MTR/Singapore MRT en RER A in Parijs (MI2N Altéo). Hierbij het idee om huidige Sprinters en/of intercity's te laten eindigen in Hoofddorp en Amsterdam Centraal/Zuid en vanuit daar met deze metroachtige treinen langs Schiphol te rijden. Zie hiervoor figuur 1 bij de zienswijze. Indiener geeft in de zienswijze voor- en nadelen van deze variant aan.

Antwoord

De indiener stelt voor om treinmaterieel met meer capaciteit in te zetten. Deze suggestie is beoordeeld in de NKO (zie paragraaf 1.3). Het inzetten van (uniform) treinmaterieel met meer capaciteit (aantal reizigers per trein) vanaf de stations Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal (NOA4, zie Bijlage 1) draagt niet bij aan het vergroten van de spoorcapaciteit in de Schipholspoortunnel (aangezien (bestaande) lijnverbindingen niet wijzigen) en maakt daarom de intensivering van internationaal treinverkeer niet mogelijk.

De oplossingsrichting vermindert ook niet de druk op de transferfaciliteiten van Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en station Hoofddorp door een extra overstap bij de stations Amsterdam Zuid en Hoofddorp te creëren en doordat er treinmateriaal met meer capaciteit door de Schipholspoortunnel en Schiphol Airport rijden. Door de extra overstap wordt de druk op de transferfaciliteiten op de betreffende stations naar verwachting groter.

3.5.16. Particulier (99455035)

Indiener heeft een handtekening ingestuurd.

Antwoord

De projectorganisatie heeft kennisgenomen van de handtekening.

3.5.17. Particulier (99388407)

Indiener is vóór de metro (ondergronds tot Hoofddorp), vanwege: 1) het is de oplossing op de lange termijn, 2) treinen stoppen niet ter hoogte van Amstelveenseweg en er zitten wel veel bedrijven, 3) de huidige snelbus 397 doet lang over Hoofddorp-Schiphol, filegevoelig en zit vol met toeristen vanuit Amsterdam, 4) toekomstbestendig, 5) biedt meer reiscomfort en 6) kost minder personeel.

Antwoord

De mening van de indiener is ter kennisgeving aangenomen.

Indiener ziet problemen in de BRT doordat de Zuidtangent veel vertraging kent vanwege te weinig personeel en materiële problemen. Daarnaast moeten bussen telkens opgeladen worden. Met de frequentie van 40 keer is dit volgens de indiener vragen om logistieke problemen.

Antwoord

Bij vragen of opmerkingen over deze lijn kunt u terecht bij Connexion (<https://www.connexion.nl/nl/klantenservice/contact>). Bij de uitwerking van een BRT-netwerk (BA1, zie Bijlage 1) is het voorkomen van een logistieke problemen door opladen een belangrijk aandachtspunt.

Indiener wijst aan dat de uiteindelijke gebruikers van de nieuwe vervoersvariant ontbreken in de inspraak/participatie. Het lijkt volgens hem alsof ze worden vergeten.

Antwoord

Wij vinden betrokkenheid van alle belanghebbenden (inclusief de uiteindelijke gebruikers) in deze MIRT-verkenning belangrijk. Om de omgeving op tijd en goed te informeren en betrekken in worden alle stakeholders betrokken en wordt informatie op tijd verzorgd. Zo kunnen stakeholders een betekenisvolle bijdrage leveren en kan worden teruggekoppeld wat er met input is gedaan.

3.5.18. Particulier (99386534)

Indiener heeft de wens om de projectscope uit te breiden naar Hoofddorp als geheel in plaats van enkel het stationsgebied van Hoofddorp. In dat geval zouden ook bijvoorbeeld alternatieven B7 (vertrammen Zuidtangent) en B8 (lightrail Schiphol-Haarlem) nader onderzocht kunnen worden als (deel van de) mogelijke oplossing voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Antwoord

De indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van heel Hoofddorp, een vraag die dus over een groter gebied gaat dan alleen het stationsgebied. De bereikbaarheid van Hoofddorp is onderdeel van de meeste oplossingsrichtingen die in de MIRT-verkenning verder worden onderzocht (zie paragraaf 1.3). Na de realisatie van het nieuwe ov-systeem op basis van de voorkeursbeslissing, wordt het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp als geheel beoordeeld door de Vervoerregio.

De oplossingsrichting (vertrammen Zuidtangent), oftewel het aanleggen van een tram op de route van de huidige Zuidtangent tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol en Amstelveen, is in de vorige fase onderzocht als oplossingsrichting B7 en afgevalen. De Zuidtangent rijdt alleen tussen Hoofddorp, Schiphol en Amstelveen – niet naar Amsterdam. Bovendien heeft een tram minder capaciteit dan een metro.

De oplossingsrichting (lightrail Schiphol-Haarlem) is in de vorige fase onderzocht als oplossingsrichting B8 en afgevalen wegens het niet halen van de doelen, niet omdat deze buiten scope zou zijn. De reden voor het afvalen is dat een lightrail aanleggen tussen Haarlem en Schiphol geen effect heeft op het aantal treinreizigers tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Dit knelpunt wordt dus niet verlicht. Er reizen door het aanleggen van een lightrail naar Schiphol meer mensen naar Schiphol, waardoor de transferproblematiek worden vergroot.

Uit de paragraaf 3.3 van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau blijkt dat bij de meeste op de shortlist opgenomen alternatieven de gedachte is dat er minder (of in het geheel geen) Sprinters gaan rijden door de Schipholspoortunnel. Juist die Sprinters zorgen op dit moment nog voor

een redelijk snelle ov-verbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam-Zuid waardoor de forse lengte van het voor/natransport in Hoofddorp (per bus, fiets etc.) nog enigszins acceptabel kan zijn voor veel ov-reizigers.

Bij de alternatieven B1 (doortrekken Noord/Zuidlijn) en B4 (Bus Rapid Transit) zal de reistijd voor bewoners van Hoofddorp altijd langer worden dan in de huidige situatie. Een achteruitgang in reistijd is zeer onwenselijk, zou binnen de scope van het project ook aandacht moeten zijn om de ov-bereikbaarheid van de rest van Hoofddorp substantieel te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld via alternatieven B7 en B8, maar ook door bij de alternatieven B1 en B4 niet 'te eindigen' bij station Hoofddorp, maar heel Hoofddorp in de scope mee te nemen.

Antwoord

De indiener uit de zorg dat voor bewoners van Hoofddorp sprake zal zijn van een achteruitgang in reistijd. Hierover wordt tijdens de MIRT-verkenning onderzoek uitgevoerd. Voor alle alternatieven wordt in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor de verkeersontwikkeling in de regio (voor alle vervoerswijzen, inclusief ov). Daarnaast worden verkeerseffecten bij de realisatie van haltes (van bijvoorbeeld BRT-systeem of metro) globaal beschreven. Ook het aantal woningen en banen binnen een nader te definiëren acceptabele reistijd wordt (indicatief) onderzocht.

In het algemeen wordt in het plan-MER inzichtelijk gemaakt hoe de projectalternatieven zich verhouden tot de referentiesituatie van de ov-bereikbaarheid, waarin een Airport Sprinter meerdere keren per uur rijdt tussen Amsterdam CS en Hoofddorp met als tussenstations Sloterdijk, Lelylaan en Schiphol Centrum.

Om de bereikbaarheid van heel Hoofddorp te beoordelen wordt (zoals bij het eerste zienswijzepunt benoemd) na de realisatie van het nieuwe ov-systeem het vervoerplan voor (heel) Hoofddorp als geheel beschouwd door de Vervoerregio.

4. Adviezen wettelijke adviseurs

In dit hoofdstuk staan de reacties op de adviezen van de wettelijke adviseurs. Net als in hoofdstuk 3 is ieder advies ontleed naar onderscheidende punten, die afzonderlijk worden beantwoord.

Wij bedanken alle wettelijke adviseurs voor hun ingebrachte adviezen. Hieruit zijn onderstaande vragen, aandachtspunten en suggesties ontleed en beantwoord.

4.1. GGD Amsterdam

De GGD wenst dat elektromagnetische straling kwantitatief in beeld te brengen (in plaats van kwalitatief). In de praktijk gaat het vooral over magneetvelden, die waarschijnlijk weinig problemen gaan opleveren. In Amsterdam toetsen we netcomponenten aan een waarde van 0,4 microtesla. Het is goed dat ook hier te doen en ook deze toetsing kwantitatief te maken. Dat kan waarschijnlijk vrij simpel met standaard afstanden tot waar de 0,4 microteslacontour maximaal kan reiken.

Antwoord

Passend bij de fase van deze MIRT-verkenning wordt dit aspect in kader van het plan-MER kwalitatief meegenomen. Het belangrijkste

onderscheidende effect (tussen bus enerzijds en metro/trein anderzijds) is 'zwerfstroom', die ontstaat doordat stroom via de rails de bodem in lekt en op een onderstation weer opgevangen wordt. Dit leidt tot versnelde corrosie aan kunstwerken op punten waar de stroom het kunstwerk verlaat. Een buslijn veroorzaakt dit effect niet, een metro of trein wel.

De GGD wenst dat fietsparkeren rond haltes onderdeel uitmaakt van het NRD en het beoordelingskader. Aandacht voor transfermogelijkheden en vooral dat mensen daar hun fiets goed kwijt kunnen is belangrijk.

Antwoord

Fietsparkeren is geen apart criterium in het plan-MER. Het is onderdeel van de ontwerpisen en de halte- en stationslocaties moeten daarom hiervoor ruimte bieden. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de bijbehorende voorzieningen. In de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase) worden nieuwe stations volgens richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het mogelijk maken van overstappen bij.

4.2. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geeft de volgende aandachtspunten voor de bodemkwaliteit mee voor de NRD:

- Stel vast of sprake is van bodemverontreinigingen ter plaatse van de tracés. Hiervoor kan onder andere gebruik gemaakt worden van 'Bodeminformatie op kaart' op de website van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied Bodeminformatie op kaart - Loket OD NZKG.

Antwoord

Akkoord. Het plan-MER zal inzichtelijk maken of er sprake is van bestaande bodemverontreinigingen en of die worden aangepakt.

- Wat is de invloed op de bodemkwaliteit, met andere woorden: kan door aanleg en/of gebruik van de tracés bodemverontreiniging ontstaan? Zo ja, welke maatregelen worden genomen om dit tegen te gaan? Wat is het effect van de aanleg en/of het gebruik op eventueel al aanwezige bodemverontreiniging ter plaatse van de tracés? Denk hierbij aan het toepassen van grond en/of bouwstoffen op en in de bodem.

Antwoord

Het uitgangspunt is voldoen aan wetgeving. Dat betekent dat daar waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden, passende bodembeschermende voorzieningen worden gerealiseerd. Hierdoor zal er geen sprake zal zijn van nieuwe verontreiniging. De bepaling van bodembeschermende maatregelen van de nieuwe ov-verbinding is onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase).

- Houd rekening met het principe 'water en bodem sturend'. Zie hiervoor onder andere <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezenpublicaties/publicatie/2023/11/09/praktijk>

Antwoord

Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen projectdoel op zich, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. In het kader van klimaatadaptatie en toekomstbestendigheid wordt een klimaatscan uitgevoerd. Deze richt zich op kwetsbaarheden

binnen het project die het zijn gevolg van het (veranderende) klimaat. We kijken zowel naar de situatie nu als naar de verwachte situatie in 2050, waarbij de onderwerpen wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingen worden meegenomen in de analyse.

We brengen niet alleen de effecten in beeld maar ook de kansen om de alternatieven te verbeteren. De verbeteringen worden per alternatief onderzocht en eventueel meegenomen. Uit het onderzoek bij het MER volgt een beoordeling van de alternatieven, inclusief de verbeteringen uit de klimaatscan.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wenst de volgende aanvulling in paragraaf 4.4 met betrekking tot externe veiligheid:

1. Er zijn vele (soorten) risicobronnen aanwezig in het plangebied, in het kader van externe veiligheid. Dit varieert van de genoemde aardgasbuisleidingen tot inrichtingen (activiteiten) met gevaarlijke stoffen;

Antwoord

De gevraagde aanvulling wordt meegenomen in het plan-MER.

2. Voor de beschouwing van externe veiligheid zijn vooral de locaties waar veel personen (passagiers) langere tijd aanwezig zijn van belang. Ook een (te verwachten) uitbreiding van de hoeveelheid aanwezige personen is relevant. Tot de te bestuderen locaties behoren in ieder geval de (trein-, bus- of metro-) stations.

Antwoord

Het beschouwen van externe veiligheid is onderdeel van het plan-MER. Daarnaast is het ook onderdeel van de technische uitwerking.

In het advies is een tekening ""EV_veiligheidscontour"" voor de luchthaven Schiphol toegevoegd, waarmee als ook met andere contouren in het gebied (gasleidingen, propaantank brandweer oefenplaats, etc.) rekening moet worden gehouden bij de beoordeling van de verschillende varianten

Antwoord

De aangeleverde 'EV-veiligheidscontour' zal worden gebruikt in het plan-MER.

Er dienen nog onderzoeken uitgevoerd te worden zoals de tekst aangeeft:

Voor alternatief 1 en alternatief 3, varianten 1, 2 en 3 geldt dat de nieuwe infrastructuur blijvend ten kosten kan gaan van beschermde verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen, verbindingen, bomen en houtopstanden. De watergangen en de oevers kunnen habitats en/of corridors voor beschermde soorten zijn. De nieuwe infrastructuur kan ten kosten gaan van bomen en houtopstanden. Inventarisatie van beschermde soorten en bomen en houtopstanden in het plangebied en het invloedsgebied er omheen is daarom nodig.

Antwoord

In de basis is dit aspect een bureaustudie. Bij voldoende aanleiding wordt veldonderzoek overwogen. Dit is hoe dan ook onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase).

Indiener refereert aan paragraaf 4.4 van de ontwerp-NRD en vraagt om bij het beoordelen van luchtkwaliteit, naast de inventarisaties van de emissies in de beschouwde varianten ook de invloed daarvan op de lokale luchtkwaliteit in beeld te brengen (de immissies).

Antwoord

In het plan-MER zullen ook de immissies (de concentraties ervan) worden bepaald.

Vraagt om in het MER mee te nemen bij het thema water en bodem, aspect water dat bij grondwater ook een kwalitatieve beoordeling nodig zal zijn wanneer bemalingen (bouwrijp maken van de grond) plaatsvinden en eventueel verontreinigd grondwater geloosd wordt op het oppervlaktewater of vuilwaterriool.

Antwoord

In het plan-MER wordt bij het thema bodem en water kwalitatief aandacht besteed aan de noodzaak van verwachte bemalingen.

Conclusie en advies watertoets:

Voor het wateradvies is met name gekeken naar het overzicht van de thema's en aspecten die in het MER meegenomen worden en daarin verder uitgewerkt worden voor de 3 alternatieven ov-verbindingen. Het overzicht is vrij volledig, een enkele opmerking/aanvulling is aan te geven.

Het advies naar aanleiding van de watertoets luidt: akkoord onder voorwaarden. In het MER graag meenemen bij het thema water en bodem, aspect water dat bij grondwater ook een kwalitatieve beoordeling nodig zal zijn wanneer bemalingen plaatsvinden en grondwater geloosd wordt op het oppervlaktewater of vuilwaterriool, zoals hiervoor genoemd.

Antwoord

Zie het antwoord van het vorige punt. In het plan-MER wordt bij het thema bodem en water kwalitatief aandacht besteed aan de noodzaak van verwachte bemalingen.

4.3. Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert om op p. 29 bij duurzaamheid aandacht te besteden aan klimaat(adaptie). Houd bijvoorbeeld in het ontwerp voor de tunneldelen rekening met de scenario's extreme neerslag van het KNMI.

Antwoord

Dit is onderdeel van de technische uitwerking in deze MIRT-verkenning en wordt later in de plannings- en studiefase verder uitgewerkt. Voor de tunneldelen wordt daarbij (op basis van richtlijnen) rekening gehouden met extreme neerslag.

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert om op p.29 bij veiligheid te onderzoeken hoe en of alternatief 3 en de drie varianten aansluiten op de veiligheidsconcepten van de te verlengen metrolijn. Voorkom bij de ondergrondse (combi)stations dat veiligheidssystemen elkaar negatief beïnvloeden. Voorkom dat bij brand in de ene modaliteit dit leidt tot effecten van deze brand in een andere modaliteit.

Antwoord

Het uitgangspunt bij de technische uitwerking van de Verkenning is dat wordt voldaan aan wettelijke vereisten ten aanzien van veiligheidssystemen. Ook zal er aandacht zijn voor het veiligheidsconcept. De verdere uitwerking van veiligheidsconcepten -en systemen is onderdeel van de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase).

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert bij p.30 bereikbaarheid en mobiliteit: breng in kaart per alternatief de bereikbaarheid van Nood- en hulpdiensten

Antwoord

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geen onderscheidend criterium in de verkenningsfase. Dit aspect wordt meegenomen en uitgewerkt in de plannings- en studiefase.

De Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland adviseert bij p.31 veiligheid om tijdens de aanleg rekening te houden met de bereikbaarheid van Nood- en hulpdiensten. Houd bij het inrichten van emissieloze bouwplaatsen rekening met de risico's van nieuwe energiedragers.

Antwoord

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en ook de inrichting van de bouwplaatsen zijn geen onderscheidende criteria in de verkenningsfase. Deze aspecten worden meegenomen en uit- gewerkt in de plannings- en studiefase. Vanuit de technische uitwerking worden wel uitgangspunten opgehaald en meegenomen, in het kader van het ophalen van klanteisen.

4.4. Veiligheidsregio Kennemerland

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER niet alleen de directe effecten op gezondheid te onderzoeken, maar ook de bredere impact ervan. Dit is namelijk i.v.m. de locatiekeuze van toekomstige woningbouw in de buurt van Schiphol, wat impact heeft op de gezondheid.

Antwoord

De ov-bereikbaarheid van (nieuwe) woon- en werklocaties is een doelstelling van het project en wordt als beoordelingscriterium meegenomen in de MIRT-verkenning.

Bekende woningbouwprojecten waarover al besluitvorming wordt meegenomen, zullen in de Verkenning en in het plan-MER worden beoordeeld (als onderdeel van de referentie).

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER de milieueffecten te beoordelen aan de hand van gezondheidkundige advieswaarden

Antwoord

De gezondheidkundige advieswaarden van de World Health Organization (WHO) zullen worden gehanteerd in het plan-MER.

Met betrekking tot geluid: Houd rekening met het geluid van alle aanwezige bronnen (waaronder luchtvaart) en beoordeel het gecumuleerde geluidsniveau.

Antwoord

Geluidsbelasting als gevolg van luchtvaart en het cumulatieve geluidsniveau komen aan de orde in het plan-MER. Optelling met andere bronnen wordt in kwalitatieve zin beoordeeld, maar niet berekend. Er is namelijk geen akoestisch rekenmodel voor het plan- en studiegebied beschikbaar waarin alle geluidsbronnen zijn opgenomen en waarmee optelling te berekenen is. Het werk dat nodig is om zo'n model te maken en in te richten staat niet in verhouding tot de informatie die zo'n model mogelijk oplevert.

Met betrekking tot lucht: neem ultrafijnstof mee in de beoordeling, vooral met het oog op de gevolgen van de ov-oplossingen voor de locatiekeuze van woningbouw.

Antwoord

Het onderwerp ultrafijnstof komt in kwalitatieve zin aan de orde in het plan-MER. Voor het aspect luchtkwaliteit is het gebruikelijk om te kijken naar de omgevingswaarden NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Ultrafijnstof is daar geen onderdeel van, mede omdat de World Health Organisation (WHO) hiervoor geen advieswaarden heeft vastgesteld. Via deze link wordt ultrafijnstof en PM_{2,5} nog vergeleken. PM_{2,5} wordt meegenomen wordt in de beoordeling.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om in het MER de handreiking van de Commissie mer over het opnemen van sociale effecten mee te nemen.

Antwoord

Deze handreiking van de Commissie mer wordt niet expliciet verwerkt in het beoordelingskader en de methodiek van het plan-MER. Sociale aspecten worden namelijk meegenomen in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Zowel in het plan-MER als in de MKBA worden aspecten van Brede Welvaart meegenomen.

Veiligheidsregio Kennemerland benadrukt de essentie van een goede overstapmogelijkheden bij de metro-/BRT haltes (openbaar vervoer moet niet de fiets vervangen), en vooral dat er voldoende parkeergelegenheid is voor fietsen. Advies is dan ook om in de MER aandacht te schenken aan fietsparkeren.

Antwoord

Fietsparkeren is geen apart criterium in het plan-MER. Het is onderdeel van de ontwerpeisen en de halte- en stationslocaties moeten hiervoor ruimte bieden. In de verkenningsfase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt van stations en de bijbehorende voorzieningen. In de volgende MIRT-fase (plannings- en studiefase) worden nieuwe stations volgens richtlijnen ontworpen. Daar hoort ook de bereikbaarheid per bus, tram en fiets en het mogelijk maken van overstappen bij.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om de reikwijdte van het MER uit te breiden met: 1) onderdeel verkeer: onderzoek de kwetsbaarheid/robustheid van de alternatieven ten opzichte van elkaar. Het spreiden van risico's over verschillende modaliteiten kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat bij bijvoorbeeld een staking of langdurige stremming van de ene modaliteit andere modaliteiten een deel van de reisbewegingen kan opvangen.

Antwoord

Akkoord, dit aspect zal in kwalitatieve zin worden meegenomen in het plan-MER.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert om de reikwijdte van het MER uit te breiden met: 2) onderdeel verkeer, bereikbaarheid en mobiliteit: onderzoek ook de effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid van het tracé door hulpdiensten. Railtunnels zijn bijvoorbeeld lastiger bereikbaar dan wegtunnels en ondergrondse infrastructuur is lastiger bereikbaar dan bovengrondse.

Antwoord

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geen onderscheidend criterium in de verkenningsfase. Dit aspect wordt meegenomen en uitgewerkt in de plannings- en studiefase. Vanuit de technische uitwerking worden wel uitgangspunten opgehaald en meegenomen, in het kader van het ophalen van klanteisen.

Veiligheidsregio Kennemerland adviseert vanuit het oogpunt van GHOR: Toegankelijkheid van zorg (p. 24/25). Binnen het thema bereikbaarheid wordt gewerkt met werkindicatoren. Wij adviseren u hierbij ook de bereikbaarheid van zorglocaties toe te voegen (naast winkel-, werk-, en onderwijslocaties). Dit geldt zowel voor al bestaande zorglocaties, maar ook voor zorglocaties binnen toekomstige ontwikkelingen.

Antwoord

Er wordt in het plan-MER niet gekeken naar de bereikbaarheid van zorglocaties, maar wel in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Veiligheidsregio Kennemerland wenst graag te worden betrokken bij het besluit mbt tot hun advies. En denken graag in het vervolg mee over de inrichting van de leefomgeving tbv gezondheid en veiligheid.

Antwoord

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de projectorganisatie OVAH namens alle initiatiefnemers met de Veiligheidsregio Kennemerland gesproken.

4.5. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert om bodemdaling en zetting mee te nemen als criteria om te onderzoeken

Antwoord

Akkoord. In het plan-MER zal ook worden gekeken naar bodemdaling en zettingen.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht stelt dat m2 verhard oppervlak, zeker als het om snelwegen gaat, juist wel tot meer emissies van verontreiniging richting oppervlaktewater kan leiden. Afstromend hemelwater wordt officieel misschien nog wel gezien als 'schoon', maar men is voornemens dat officiële beeld te wijzigen. We weten uit onderzoek dat het niet schoon is. De invloed van het project op bijvoorbeeld de doelstellingen vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) dient daarom ook beoordeeld te worden.

Antwoord

Er wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt of er directe of indirecte lozing plaatsvindt naar oppervlaktewater. Ook vindt een kwalitatieve toetsing plaats aan de hand van de Kader Richtlijn Water (KRW).

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht adviseert om de effecten op oppervlaktewater en waterveiligheid (keringen) wel met kwantitatieve data te beoordelen.

Antwoord

Akkoord, met gebruikmaking van bestaande data, er vinden geen nieuwe modelberekeningen plaats.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht vraagt in hoeverre klimaatadaptatie/klimaatbestendigheid onderdeel is van de afweging tussen de verschillende opties? Klimaatadaptatie staat nu onder het kopje 'bouw- en aanlegfase', maar wij beschouwen dit als relevanter voor de 'aanwezigheids- en gebruiksfase'.

Antwoord

Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen vastgesteld projectdoel, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. In het kader van klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen wordt een klimaatscan uitgevoerd. Deze richt zich op kwetsbaarheden binnen het project als gevolg van het (veranderende) klimaat. We kijken zowel naar de situatie nu als de verwachte situatie in 2050, waarbij de onderwerpen wateroverlast, hittestress, droogte, overstromingen worden meegenomen in de analyse. We brengen niet alleen de effecten in beeld maar ook kansen voor verbetering van de alternatieven. Deze verbeteringen worden per alternatief onderzocht en eventueel meegenomen. In het onderzoek bij het MER volgt een beoordeling van de alternatieven, inclusief de verbeteringen uit de klimaatscan.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht wenst dat waterrobuustheid en toekomstbestendigheid dus onderdeel zijn van de afwegingen en adviseert om de volgende aanpassingen door te voeren:

- P. 16: Klimaatbestendig en waterrobuust zijn geen onderdeel zijn van het doelbereik. Het advies is om dat wel toe te voegen: "de maatregel dient klimaatbestendig en waterrobuust te worden aangelegd (voor het klimaat van 2100)".
- P. 24: Voeg klimaatbestendigheid en waterrobuustheid toe als indicator bij de MKBA: "effecten op waterrobuustheid en klimaatbestendigheid". Dit hangt samen met 'Welvaart later voor toekomstige generaties' uit de leidraad van CPB/PBL waarnaar verwezen wordt.

Antwoord

Zorgen voor een klimaat- en 'waterbestendig' ontwerp is geen vastgesteld projectdoel, maar wel een belangrijk te onderzoeken aspect. Zo wordt onder de noemer van klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen een klimaatscan uitgevoerd (zie het antwoord hierboven). Ten aanzien van de opmerking over de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) geldt dat klimaat- en waterbestendigheid geen baten/effectposten zijn en daarmee geen indicator. Wel zijn deze onderdeel van het klimaatadaptief en toekomstbestendig ontwerpen en krijgt dit op deze manier aandacht (zie ook hierboven).

4.6. Hoogheemraadschap van Rijnland

Hoogheemraadschap van Rijnland verzoekt om milieueffecten in de uitvoeringsfase en in de beheerfase te integreren in de lopende onderzoeken, met specifiek aandacht voor de waterkwaliteit.

Antwoord

Deze fasen worden in het plan-MER onderscheiden en apart beoordeeld.



5. Advies Commissie mer

De initiatiefnemers verwelkomen het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). Dit omdat de nog op te stellen MER er beter van wordt en advies bijdraagt aan de kwaliteit van de informatie die de MIRT-verkenning oplevert.

De volledige tekst van het door de Commissie mer opgesteld advies over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen Plan MER is te downloaden op: www.commissiemer.nl/adviezen/3838

De Commissie beveelt aan om in de **probleemanalyse** van het Plan MER aan te tonen in hoeverre de vier in de ontwerp-NRD beschreven problemen samenhangen. Ook adviseren zij te beschrijven wat de omvang van de vier problemen en overige opgaven in de regio is, hierbij gebruik makend van een brede bereikbaarheidsdefinitie. De Commissie vraagt daarbij specifiek aandacht voor het reizigersknooppunt Schiphol, waar verschillende modaliteiten en type reizigers (woon-werk, zakelijk, recreatief) bij elkaar komen.

De vier **doelstellingen** (zoals opgenomen in de ontwerp-NRD) moeten worden onderbouwd, waarbij de bijdrage aan de Brede Welvaart inzichtelijk wordt. Ook moeten de doelstellingen

concreet worden gemaakt, zodat te beoordeeld is hoe de alternatieven bijdragen aan de doelen en aan Brede Welvaart.

De in de ontwerp-NRD voorgestelde **alternatieven en varianten** zijn het resultaat van het verkleinen van een lijst met ruim dertig alternatieven uit de MIRT onderzoeksfase. De Commissie vraagt om een toelichting op de alternatieven en varianten die eerder zijn overwogen en zijn afgefallen. Hierbij vragen zij inzicht in de rol die milieueffecten daarbij speelden.

In de aankomende MIRT analysefase wordt een vierde criterium toegevoegd om de alternatieven te beoordelen: ontsluiting van nieuwe woon-werklocaties. De Commissie vraagt om ook dit criterium uit te werken in het plan-MER en aan te tonen hoe de alternatieven en varianten hierop scoren. Wanneer Brede Welvaart onderdeel wordt van de doelstelling(en), moeten de alternatieven en varianten hier ook op worden beoordeeld.

De alternatieven en varianten gaan uit van de aanleg van nieuwe infrastructuur. De Commissie adviseert om aan te geven of (beperkte) wijzigingen aan de bestaande infrastructuur gepland zijn en nog mogelijk zijn, en of deze bijdragen aan de doelstellingen. Daarbij moet worden aangegeven

wanneer die wijzigingen naar verwachting niet meer voldoende zijn om de problemen het hoofd te bieden.

Diverse zienswijzen gaan in op varianten, bijvoorbeeld waar de haltes precies komen en welk effect dit heeft op het netwerk. De Commissie adviseert daarbij:

- Werk haltevarianten uit, net als het aanvullend beleid (waar komen de haltes, welk parkeerbeleid wordt gevoerd, welke aanpassing in de lijnvoering horen daarbij en wat zijn de kenmerken zoals corridor-hubs of multimodale knooppunten). Onderbouw daarnaast de keuzes in het plan-MER.
- Laat zien wat het effect is op de netwerkqualiteit, ga daarvoor in op ov, fietsverkeer en voetgangers.

In de **autonome ontwikkeling als onderdeel van de referentiesituatie** mogen alleen nieuwe (gebieds)ontwikkelingen (zoals nieuwe woon- en werklocaties) meegenomen worden waarover al is besloten. Bij het beschrijven van de referentiesituatie adviseert de Commissie gebruik te maken van de meest recente klimaatscenario's van het KNMI en van de WLO-groei-scenario's. De Commissie adviseert vervolgens over de te onderzoeken thema's en aspecten, voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase.

De Commissie benadrukt dat het **invloedsgebied** (vanuit verkeersoogpunt) groter kan zijn dan het studiegebied, afhankelijk van de keuze voor bus, trein of metro. In het plan MER moeten de mobiliteitseffecten van de verschillende maatregelen in het project- en invloedsgebied worden beschreven, in termen van herkomsten en bestemmingen van de reizigers.

Daarbij moet een ruim gedefinieerd invloedsgebied worden gekozen, met aandacht voor de verschillende doelgroepen. Inzichten in de mobiliteitseffecten moeten worden verkregen met een goed verkeersmodel, bijvoorbeeld de nieuwste versie van het verkeersmodel metropoolregio Amsterdam (VENOM).

De effecten van de te beoordelen alternatieven en varianten zullen op het gebied van **bodem en water** in de gebruiksfase verschillen vertonen. Dit is het gevolg van de keuze voor een bovengrondse of ondergrondse realisatie. De Commissie adviseert om bij de beoordeling van deze effecten aan te sluiten bij de uitgangspunten van de Kamerbrief Water en Bodem sturend (25 november 2022).

Bij de (deels) ondergrondse alternatieven en varianten is een aandachtspunt de mogelijk blokkerende werking van de constructie op de grondwaterstroming. Dit geldt ook voor de mogelijke invloed op de ligging van het zoet-zoutgrensvlak in de polder.

Ten aanzien van het thema **natuur en biodiversiteit** adviseert de Commissie een globale landschapsecologische/eco-hydrologische analyse van het studiegebied uit te voeren, met de verschillende landschapstypes erin. Hierin is een onderscheid nodig in deelgebieden met een verschillend karakter. Per deelgebied moet een algemeen beeld van de belangrijkste processen en problemen worden beschreven, zoals de natuurwaarden, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen. Welke kenmerkende habitattypen en soorten zijn aanwezig en wat zijn hun onderlinge relaties?

Vervolgens moet de mogelijke invloed van de geplande ov-verbinding op beschermde soorten en op beschermde natuurgebieden worden beschreven, zoals Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en houtopstanden. Daarbij is onderscheid nodig tussen de verschillende gebieden en de status hiervan. Ook als de ov-verbinding niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking). Dit moet in het plan-MER worden beschreven.

Voor de gebruiksfase is **duurzaamheid** uitgewerkt in materiaalgebruik en energie. Voor de aanlegfase is ook toekomstbestendigheid gebruikt. De Commissie beveelt aan om toekomstbestendigheid alleen toe te passen op de gebruiksfase.

Het aspect **leefomgevingskwaliteit** is in de ontwerp-NRD opgedeeld in de thema's gezondheid, veiligheid en wonen en werken. Dit laatste thema past volgens de Commissie minder goed onder leefomgevingskwaliteit. De Commissie beveelt aan dit thema te koppelen aan ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Onder het thema gezondheid vallen fijnstof-emissie, CO₂- en NO₂-emissie, elektromagnetische straling, geluidhinder, trillingen en lichthinder. De Commissie vat de emissies samen onder luchtkwaliteit en adviseert deze te toetsen aan de wettelijke grenswaarden en aan de WHO-advieswaarden.

Ten aanzien van het thema geluid adviseert de Commissie de geluidimpact bij woningen en andere gevoelige objecten te beschrijven. Waar van toepassing worden in ieder geval de standaardwaarden, grenswaarden en WHO-advieswaarden als klassengrens opgenomen. Op basis van de berekeningen wordt bepaald hoe het geluid zich kan ontwikkelen bij de woningen en andere gevoelige objecten.

Kijk daarbij ten minste naar de verwachte effecten voor ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring bij de woningen. Breng daarbij ook in beeld wat de invloed is van de voorgenomen nieuwbouw van gevoelige objecten. Gebruik daarvoor de dosis/effectrelaties uit de Omgevingsregeling. Beoordeel op basis hiervan hoe de alternatieven en varianten zich tot elkaar verhouden.

Onder **'wonen en werken' (ruimtegebruik)** komen enkele thema's aan bod, maar de Commissie beveelt aan om dit onderwerp explicieter te behandelen. Behandel dan ook meer onderwerpen zodat het inzicht in ruimtegebruik en het effect op Brede Welvaart in beeld komt.

Bij de beschrijving van de **gezondheidseffecten** naast gezondheidsbescherming (zoals in het onderdeel leefomgevingskwaliteit) dient ook te worden ingegaan op gezondheidsbevordering en op de mogelijkheden een gezonde leefomgeving te bevorderen.

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken, aan de hand van een beoordelingskader. Het doel van deze **vergelijking** is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. De vergelijking moet bij voorkeur plaatsvinden op grond van kwantitatieve informatie. Betrek hierbij de doelstellingen en de grens-, streef- en omgevingswaarden van het omgevingsbeleid. Daarbij vraagt de Commissie om ook in te gaan op de gezondheidkundige advieswaarden. Voor ieder van de alternatieven en varianten moet worden aangegeven in welke mate de gestelde doelen te realiseren zijn, gebruikmakend van eenduidige en (zo veel als mogelijk) kwantificeerbare toetsingscriteria.

Antwoord

De initiatiefnemers en de bevoegde gezagen onderschrijven het advies van de Commissie mer over de reikwijdte en het detailniveau van

de informatie in het op te stellen plan-MER. Zij nemen het advies dan ook grotendeels over. Op enkele punten wordt het advies niet (geheel) gevolgd. Dit betreft de volgende punten:

De uitwerking van halte-/stationsvarianten vindt niet apart plaats, maar maakt (integraal) onderdeel uit van de ontwerpen van de tracés van de verschillende alternatieven en varianten. De gevolgen van een halte/station (op een specifieke locaties aan de betreffende tracé-voor de netwerkkwaliteit, worden wel bekeken. De Commissie adviseert om de WLO-scenario's van 2025 te hanteren. Echter, door de initiatiefnemers en de bevoegde gezagen is besloten dat gewerkt wordt met de WLO-scenario's die in 2024 beschikbaar zijn. Dit heeft te maken met het feit dat als er gewacht moet worden op de WLO-scenario's van 2025, het plan-MER niet tijdig kan worden afgerond ten behoeve van de besluitvorming (MIRT Voorkeursbeslissing).

Ten aanzien van klimaat- en toekomstbestendigheid worden geen 'doorkijken' gegeven voor de specifieke termijnen van 25, 50 en 75 jaar in de tijd vooruit. Dit mede omdat de onzekerheden daarbij zo groot zijn dat deze doorkijken geen betrouwbare informatie opleveren. Er wordt wel een klimaatstresstest uitgevoerd, net als een algemene kwalitatieve doorkijk in de toekomst. Over klimaatbestendigheid van de ontwerpen wordt (waar mogelijk) rekening gehouden met de klimaatscenario's van KNMI.

Met betrekking tot het aspect geluid wordt de cumulatieve geluidsbelasting niet kwantitatief bepaald (aan de hand van berekeningen), maar kwalitatief beoordeeld. Er is namelijk geen passend akoestisch model van het plan- en studiegebied beschikbaar waarmee de optelling te berekenen is. De inspanning die het opzetten van zo'n model kost, staat niet in verhouding tot de beslisinformatie die het oplevert.

Piekniveau's worden kwalitatief beschreven in plaats van het uitvoeren van berekeningen. Dit is een aspect dat bij industrielawaai beoordeeld wordt en waarvoor normen gelden. Bij infrageluid speelt dit niet, hiervoor zijn ook geen wettelijke normen. Een piekniveau

treedt op bij bijvoorbeeld een apparaat dat in een bepaalde inrichting kortstondig een hoog geluidniveau geeft. Bij infrageluid wordt altijd getoetst aan de gemiddelde niveaus die over een etmaal in dag-, avond- en nachtperiode optreden.

Er is in deze verkenningsfase nog vrijwel niks bekend over de fasering en bouwwijze van de alternatieven. Daarom kunnen er geen nadere uitspraken worden gedaan over de te verwachten verkeersstromen als gevolg van de bouw en aanleg. Om die reden wordt mogelijke verkeershinder tijdens de bouw- en aanlegfase alleen kwalitatief en op hoofdlijnen beschouwd.

Ten aanzien van de mogelijke effecten op N2000-gebieden wordt eerst een voortoets uitgevoerd. Aan de hand van de uitkomsten wordt bepaald of een Passende Beoordeling nodig is.

Tot slot wordt ten aanzien van het onderscheid maken van effecten op ruimtegebruik naar sociaaleconomische status en nabijheid ten opzichte van het project dit benoemt waar bekend en relevant. Er vindt geen beoordeling plaats.



6. Slotbeschouwing

Met de ter inzagelegging van de ontwerp- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) 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. Ook zijn diverse nieuwe onderwerpen aangedragen voor het beoordelingskader van het plan-MER, waarmee de verschillende milieueffecten nog beter in beeld kunnen worden gebracht.

De ter inzagelegging van de ontwerp-NRD speelde daarmee een belangrijke rol in het komen tot nieuwe en aangescherpte projectalternatieven die verder worden onderzocht in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning.

6.1. *Inpraak op het Plan MER en participatie*

Inpraak Plan MER

In de besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning (nu gepland in 2026) krijgen omgevingspartijen de mogelijkheid om formeel in te spreken op het ontwerp van het plan-MER. Dit speelt tegelijkertijd met de inspraak op de ontwerp-voorkeursbeslissing. Ook hierover worden omgevingspartijen inhoudelijk vroegtijdig geïnformeerd, zodat ze voorbereid hun zienswijzen kunnen inbrengen.

Participatie tijdens de MIRT-verkenning

Om de omgeving tijdig en goed te informeren en betrekken in de MIRT-verkenning worden alle stakeholders betrokken en wordt voor tijdige informatievoorziening gezorgd. Zo kunnen stakeholders een betekenisvolle bijdrage leveren en kan worden teruggekoppeld wat er met hun inbreng is gedaan. Hiervoor worden onder meer themagroepen samengesteld, waaraan iedereen die interesse heeft kan deelnemen. Denk hierbij aan thema's als stationsontwerp, tracés, duurzaamheid, en klimaatadaptie. Suggesties van omgevingspartijen voor betrokkenheid bij het ontwerpproces zijn welkom.

Ook wordt tijdens de verkenningsfase gebruik gemaakt van klankbordgroepen. Hierin nemen vertegenwoordigers deel van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen die een collectief belang vertegenwoordigen. De klankbordgroepen denken actief mee gedurende de verkenningsfase en brengen op een aantal momenten adviezen uit aan de projectorganisatie OVAH. De uitkomsten van de participatie worden vastgelegd in een "participatieverslag verkenningsfase".

Bijlage 1

Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen

In de NKO zijn de aangedragen oplossingsrichtingen van een code voorzien:

- NOA: Nieuwe oplossingsrichting trein;
- NOB: Nieuwe oplossingsrichting bus, tram, metro, waarin ofwel een combinatie van modaliteiten of nieuwe stationslocaties zijn voorgesteld, en;
- NOC: Overige nieuwe oplossingsrichtingen.

De oplossingsrichtingen die zijn toegevoegd aan de shortlist zijn later opnieuw gecodeerd, als basisalternatief 'BA1' en 'BA2.2' De oplossingsrichtingen die mogelijk kansrijk zijn als aanvulling op de basisalternatieven zijn grijs gearceerd.

Tabel 2 Nieuwe mogelijke oplossingsrichtingen vanuit zienswijzen*

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving Oplossingsrichting
NOB2/ BA1	BRT-netwerk Nieuw Bus Rapid Transit (BRT) netwerk via één gedeelde stamlijn uitwaaiend naar meerdere bestemmingen. Dit alternatief is een verbetering van Projectalternatief 1 uit de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).	Basisalternatief 1 BRT-netwerk biedt het vervoersconcept Bus Rapid Transit op de corridor Amsterdam – Haarlemmermeer. Het betreft Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de vorm van hoogwaardige, vaak rijdende busdiensten die met grote snelheid en betrouwbaarheid rijden over eigen busbanen en met relatief weinig haltes. De BRT-lijnen verbinden meerdere bestemmingen in Haarlemmermeer met meerdere bestemmingen in Amsterdam. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een basislijn met vrij liggende businfrastructuur tussen station Hoofddorp en de Amstelveenseweg in Amsterdam. Vanuit de basislijn waaieren de BRT-lijnen zowel in Amsterdam als in Hoofddorp uit, via zo veel mogelijk bestaande businfrastructuur
NOA5/ BA2.2	City Sprinter Nieuwe treinverbinding (City Sprinter) via korte extra Schipholspoortunnel, via Schiphol Noordwest. Dit alternatief is nieuw ten opzichte van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau/ de MIRT-onderzoeksfase (ZWASH fase 5).	Basisalternatief 2.2 City Sprinter biedt een vaak rijdende 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). Deze ov-verbinding zit tussen een reguliere trein en de metro in, vergelijkbaar met de S-Bahn in Duitsland. 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.
NOA1	Alternatieve spoorverbinding Hoofddorp-Weesp	Het realiseren van een alternatieve treinroute tussen station Hoofddorp en station Weesp (zonder station Schiphol).
NOA2	Ombouwen infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50 en 51) naar de afmetingen van de NS.	Het ombouwen van de infrastructuur van de Ringlijn (Metrolijn 50 en 51: Isolatorweg-Sloterdijk-De Vlughtlaan-Jan van Galenstraat-Postjesweg-Lelylaan-Heemstedestraat-Henk Sneevlietweg-Amstelveenseweg-Amsterdam Zuid) naar de afmetingen van de NS (gelijke breedte materieel, gelijke hoogte perron boven spoor en bovenleiding), waardoor het systeem in de toekomst kan uitgroeien tot een regio-/metropoolnet.

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving Oplossingsrichting
NOA3	Het realiseren van (extra) keermogelijkheden t.h.v. Leiden Centraal, Hoofddorp en Amsterdam Zuid, ongeacht de gekozen voorkeursvariant.	Het realiseren van extra keermogelijkheden op het spoor, zowel ten oosten als ten westen van Schiphol (ongeacht de gekozen voorkeursvariant). Dit betreft het toevoegen van (1) extra wisselmogelijkheden bij de stations (1) Hoofddorp, (2) Leiden Centraal en (3) extra keerspooren aan beide zijden van station Amsterdam Zuid. Aanvullend denkt indiener aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp.
NOA4	Inzetten van treinen met meer capaciteit.	Het inzetten van treinen met meer capaciteit (aantal reizigers per trein). In deze oplossingsrichting stoppen de huidige sprinters/intercity's in Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal, waarbij reizigers vanaf deze stations met treinen met meer capaciteit richting Schiphol reizen.
NOB1	Station Badhoevedorp	Het realiseren van een ov-halte of station bij Badhoevedorp ter hoogte van het Corendon-hotel, ongeacht de uiteindelijke vervoerswijze.
NOB3	Metroboog richting Isolatorweg	Een bestaande metrovariant van de voorlopige shortlist (PA3.1, 3.2 of 3.3) ten zuiden van metrostation Henk Sneevlietweg aansluiten op de metroring richting Isolatorweg.
NOB4	Metrovariant PA3.1 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengrondse metroroute aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarna het tracé na het kruisen van de A9 en de A4 via halte Schiphol Noordwest het tracé van metrovariant PA3.1 vervolgt. Dit ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp.
NOB5	Metrovariant PA3.3 aan zuidzijde A4	Het realiseren van een bovengrondse metroroute aan de zuidkant van de Rijksweg A4 langs de Oude Haagseweg, waarbij evenals metro-variant PA3.3 aangesloten wordt op de verlengde Noord-Zuidlijn bij het metrostation Johan Huizingalaan. Dit ten behoeve van het beperken van de (geluids)overlast bij Badhoevedorp.
NOB6	Metrovariant PA3.3 via Schiphol Noord tot Hoofddorp plus BRT	Metrovariant 3.3 van de voorlopige shortlist (PA3.3) gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.
NOB7	Extra spoortunnel plus metro	Het realiseren van een extra spoortunnel of het uitbreiden van het aantal treinperrons op het station Schiphol Airport combineren met één van de metro-varianten. (PA3.1, 3.2 en 3.3).
NOB8	Metrovariant PA3.1 over een grotere afstand ondergronds	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.1. Dit voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij de route ten opzichte van metroalternatief PA3.1 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd.
NOB9	Metrovariant PA3.3 over een grotere afstand ondergronds plus BRT	Het over een grotere afstand ondergronds realiseren van het (bestaande) metroalternatief PA3.3. Dit voor het beperken van ruimtegebruik en het voorkomen van overlast, waarbij de route ten opzichte van metroalternatief PA3.3 vanaf de Johan Huizingalaan ondergronds wordt aangelegd. Deze route wordt gecombineerd met een BRT-verbinding naar Schiphol Noordwest.
NOB10	Nieuw metrostation Anderlechtlaan	Het toevoegen van een extra metrostation bij Anderlechtlaan aan één van de metroroutes (PA3).
NOB11	Nieuw metrostation Vrijhavenplein/ Zuidzijde Schiphol	Het toevoegen van een extra metrostation bij Vrijhavenplein/ zuidzijde Schiphol aan één van de metroroutes (PA3).

Nr.	Oplossingsrichting	Omschrijving Oplossingsrichting
NOB12	Nieuw metrostation Nieuw Sloten Centrum	Het toevoegen van een extra metrostation bij Nieuw Sloten Centrum aan één van de metroroutes. (PA3).
NOB13	Verlengen metrotracé tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep	Het verlengen van de metroroute PA3.2 of 3.3 tot Haarlemmermeer Zuid en Nieuw-Vennep.
NOB14	Schinkeltram	Het realiseren van een tramroute vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan.
NOB15	Oost-Westlijn (premetro)	Het realiseren van een premetrolijn van Schiphol naar Amsterdam West, waarbij er een premetrotunnel gerealiseerd wordt tussen het Ecuplein (Amsterdam-Nieuw-West) en Schiphol.
NOB16	Metro verlengen tot Hoofddorp Zuid en/of Schiphol Trade Park, inclusief corridorhub bij Hoofddorp Zuid	Het verlengen van de metro-varianten PA3.2 en 3.3 tot Hoofddorp-Zuid, waarbij een station met voorzieningen voor P+R en deelmobiliteit wordt ingericht.
NOB17	Het aan de BRT-variant toevoegen van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan	Het realiseren van een BRT-halte (na)bij de Koekoekslaan.
NOB18	Alternatief metrotracé Schiphol Noordwest	Naar aanleiding van de ingediende zienswijze door Schiphol (i.c. Royal Schiphol Group), zijn met de indiener gesprekken aangegaan om meer duidelijkheid te krijgen over de wensen en opvattingen van Schiphol. In die gesprekken heeft Schiphol (als één van de initiatiefnemers van het project OVAH) de ambitie en de noodzaak aangegeven en toegelicht van het ontwikkelen van een nieuwe terminal Noordwest. Vanuit die ambitie is NOB18 aangedragen. Dit betreft het realiseren van een metroroute langs de westzijde (i.p.v. oostzijde) van de Maximakazerne om (als alternatief op de metro-varianten PA3.1 en PA3.2) een metrostation aan zuidzijde Schiphol Noordwest mogelijk te maken. Hierdoor wordt het ook mogelijk om een extra metrostation te bouwen bij Badhoevedorp.
NOC1	Multimodale Knoop Schiphol (+)	Het (alsnog) realiseren van de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol, waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein
NOC2	Verruiming scope naar (heel) Hoofddorp	-

* In de zienswijze van ProRail is verzocht om het versneld verlengen van één van de metrovarianten tot de Amstelveenseweg als mitigatie van de transferproblematiek op Amsterdam Zuid ook te onderzoeken. Ondanks dat dit geen nieuwe oplossingsrichting betreft, is dit in de ontvankelijkheidstoets als (mogelijk) kansrijke faseringsvariant voor de metrovarianten beschouwd.

Bijlage 2:

Begrippen en afkortingen

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term 'oplossingsrichting' gebruikt, na zeef 1 de term 'alternatief'. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen die zich voordoen als niet een van de alternatieven worden gerealiseerd. Zie ook 'referentiesituatie'.
Basisalternatieven	De mogelijk kansrijke alternatieven op basis van de analytische fase (het resultaat van zeef 1.3), die worden uitgewerkt en beoordeeld in de beoordelingsfase.
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.
BO MIRT	Bestuurlijk overleg MIRT. Het BO MIRT is een jaarlijks gesprek tussen Rijk en Regio (provincies, gemeenten, waterschappen) om afspraken te maken over bereikbaarheid, veiligheid en de ruimtelijke inrichting van Nederland.
BRT	Bus Rapid Transit. Een ov-concept bestaande uit (een nieuwe vrijliggende bus-infrastructuur) en een bus-systeem waarmee het mogelijk wordt om in hoge frequenties dubbelgelede bussen te kunnen rijden. Het betreft hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van hoogwaardige, hoogfrequente busdiensten met grote snelheid en betrouwbaarheid over eigen busbanen en met relatief weinig haltes.
Brede welvaart	Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld.
Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)	Een landelijke commissie met ruim 200 onafhankelijke deskundigen (niet alleen milieudeskundigen). Voor elk op te stellen 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 of over de kwaliteit en volledigheid van de informatie in het opgesteld milieueffectrapport.
Crowd management en crowd control	Crowd management is onderdeel van de voorbereiding van een groot publieksevenement, gericht op het in veilige banen leiden van mensenmassa's en mensenstromen. Crowd control is een onderdeel van crowd management en wordt ingezet om te reageren op voorspelde of niet-voorspelde gedragingen van mensenmassa's. Bij verwachte grote drukte op stations worden deze instrumenten op stationslocaties ingezet voor de veiligheid van reizigers.
Effect	Gevolg van een alternatief, onderzocht in zeef 2
Indiener	Een persoon of organisatie die een zienswijze op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ingediend.
Initiatiefnemer	Een of meerdere partijen die een plan willen opstellen of een project willen uitvoeren.
Invloedsgebied	Het invloedsgebied is het geografische gebied waarin effecten kunnen optreden.
Kansrijk alternatief	Alternatief dat in de analytische fase geselecteerd is voor nader onderzoek in de beoordelingsfase van de Verkenning

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term 'oplossingsrichting' gebruikt, na zeef 1 de term 'alternatief'. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
MER	Het milieueffectrapport. Hierin worden de belangrijkste milieugevolgen onderzocht van mogelijke alternatieven en varianten.
mer	De procedure van de milieueffectrapportage. Een hulpmiddel bij de besluitvorming om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen. De procedure bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport. Ook het evalueren van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van de activiteit waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld is onderdeel van de procedure.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In dit programma werkt de Rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en de vervoerregio's aan ruimtelijke projecten. De afspraken over de financiële investeringen in deze projecten vindt plaats binnen het MIRT.
MIRT-onderzoek	Een onderzoek waarin gebiedsgerichte of thematische opgave(n), reikwijdte en stakeholders in kaart worden gebracht wanneer deze nog onvoldoende helder zijn. Het MIRT onderzoek ZWASH (opgedeeld in 5 fasen) ging vooraf aan de MIRT-verkenning OVAH.
MIRT-verkenning	Een MIRT-verkenning is de tweede stap in het MIRT-proces, waarin onderzoek gedaan wordt om te bepalen of grote projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport uitvoerbaar zijn.
MIRT-planuitwerking (plannings- en studiefase)	Fase waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en de planologische procedures worden doorlopen. Maatregelen worden vastgelegd om de nadelige effecten op het milieu en de natuur te verminderen. Deze fase wordt afgesloten met de Projectbeslissing, bij de bekrachtiging van het Tracébesluit. Periode tussen Voorkeursbeslissing en Projectbeslissing.
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse. Een MKBA biedt inzicht in positieve en negatieve effecten van alternatieven op de maatschappij. Het is een hulpmiddel bij de onderbouwing van keuzes zoals grote ruimtelijke projecten.
Modal shift	De term die gebruikt wordt voor een verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per ov of fiets.
MRA	Metropoolregio Amsterdam. De MRA is zowel de naam van de bestuurlijke samenwerking van de provincies Noord Holland, Flevoland, gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam als de naam van het grondgebied waarop de samenwerking betrekking heeft. De geografische afbakening van de MRA is weergegeven op www.metropoolregioamsterdam.nl/over-mra/ .
Natura 2000-gebieden	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992).
NGF	Nationaal Groei Fonds. Met het NGF investeert het Rijk in projecten die bijdragen aan het duurzame verdienvermogen van Nederland.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid. Daarnaast is het de basis van een beleidsplan dat tot doel heeft de natuurwaarden in Nederland te stabiliseren.
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	In deze notitie staat beschreven wat er in het milieueffectrapport (MER) wordt onderzocht (reikwijdte) en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd (detailniveau).

Alternatief	Totaaloplossing voor de gestelde opgave. Voor zeef 1 wordt de term 'oplossingsrichting' gebruikt, na zeef 1 de term 'alternatief'. De Wet milieubeheer schrijft voor dat in een MER alleen alternatieven worden beschouwd die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen.
ov	Openbaar vervoer
Plangebied	Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit, of een van de alternatieven, kan worden gerealiseerd.
Prognosejaar	Het toekomstjaar waarvoor de prognoses worden uitgevoerd.
Projectalternatieven en -varianten	De mogelijk kansrijke alternatieven en varianten zoals opgenomen in de ontwerp NRD (het resultaat van zeef 1.1).
Referentiesituatie	Dit is de situatie in het prognosejaar 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).
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een programma waarin rijk en MRA-regio samenwerken aan een betere bereikbaarheid.
Startbeslissing, startdocument	De Startbeslissing is opgenomen in het Startdocument op basis waarvan op 11 november 2022 in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten is tot de start van de MIRT-verkenning. (Startdocument MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, 25 oktober 2022)
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.
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. In de Ontwikkelagenda TBOV (2040) zijn de te nemen stappen opgenomen, zodat iedereen in Nederland snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kan blijven reizen.
Variant	Een andere uitwerking van een onderdeel van een alternatief.
Voorkeursalternatief	Het alternatief dat na zeef 2 wordt gekozen door de bestuurders.
Voorkeursbeslissing	De beslissing van de bewindspersoon van Infrastructuur en Waterstaat om een project al dan niet op te nemen in het MIRT na de verkenningsfase. De beslissing wordt genomen op het Bestuurlijk Overleg MIRT. De beslissing kan ook inhouden dat de opgave die onderzocht is in de Verkenning niet wordt opgenomen in het MIRT. Op grond van de Omgevingswet wordt de ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd en kunnen daarop zienswijzen worden ingediend. Dit vormt de juridische borging van de besluitvorming.
Zeef 1	De eerste selectie van veel oplossingsrichtingen naar een beperkt aantal alternatieven
Zeef 2	De tweede selectie van een beperkt aantal alternatieven naar het voorkeursalternatief.
Zienswijze	Een reactie op een document in een formele procedure. In dit specifieke geval is een zienswijze een reactie op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer.
ZWASH	MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp.

Aan dit project werken mee



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Vervoerregio
Amsterdam



sadc



transdev
the mobility company



GVB



Schiphol
Group



Gemeente
Amsterdam



gemeente
Haarlemmermeer



Provincie
Noord-Holland

ProRail



KLM



Colofon

De MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer is een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Royal Schiphol Group, Schiphol Area Development Company en de Nederlandse Spoorwegen.

Hierbij werken ze samen met een vijftal adviserende partijen: KLM, ProRail, GVB, Transdev en Rijkswaterstaat.

Het project wordt uitgevoerd door een onafhankelijke projectorganisatie die opereert binnen de directie Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie (UIE) (voorheen Bijzondere Projecten) van de gemeente Amsterdam.

MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer
Documentnummer: OVAH/03886

Contactinformatie

info@ovamsterdamhaarlemmermeer.nl

www.ovamsterdamhaarlemmermeer.nl