Nota van Beantwoording
HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station
Nota van Uitgangspunten

Nieuwe Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding maakt, met herinrichting Piarcoplein en Transformatorweg, wonen en werken in Haven-Stad mogelijk

Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording
HOV Sloterdijk
Juni 2024

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Vrijgave voor Inspraak: HOV Sloterdijk | Centraal Station 3
1.2 Zienswijzeprocedure 3

2 Aanleiding 4
2.1 Ontwikkeling Haven-Stad 4
2.2 HOV-bus maakt bouw woningen mogelijk 4
2.3 Ontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier en Contactbuurt 4

3 Wijzigingen NvU 5
3.1 N.a.v. inspraakperiode 5

4 Gevraagd Advies Stadsdeelcommissies 5
4.1 Stadsdeel West 5
4.2 Stadsdeel Centrum 7

5 Bijlage: Beantwoording inspraakreacties 8

Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording
HOV Sloterdijk
Juni 2024

1 Inleiding

1.1 Vrijgave voor Inspraak: HOV Sloterdijk | Centraal Station

Op 16 april 2024 heeft het college van B&W het project "HOV Sloterdijk | Centraal Station" vrijgegeven voor inspraak.
Deze HOV-verbinding is een belangrijk onderdeel van het programma Haven Stad. Haven-Stad bestaat uit de transformatie van bedrijfsterreinen aan de westzijde van de stad, binnen de A10, tot hoogstedelijke woonwerkgebieden.

1.2 Zienswijzeprocedure

Dit document is de Nota van Beantwoording (hierna: NvB) die hoort bij de Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) HOV Sloterdijk | Centraal Station. Van 18 april 2024 tot en met 30 mei 2024 konden bewoners en belanghebbende hun zienswijze geven op de NvU.
De NvU is voor inspraak gepubliceerd op amsterdam.nl/hovhavenstad en amsterdam.nl/inspraak. Daarnaast heeft de NvU als fysiek document bij de stadsloketten van Nieuw West, West en Centrum ter inzage gelegen. De omgeving is via de projectwebsite geattendeerd op de inspraak van de concept NvU. Reacties konden per post gestuurd worden naar de gemeente Amsterdam, per mail naar busverbindinghavenstad@amsterdam.nl en via het inspraakformulier op de inspraakpagina van de gemeentelijke website.

2 Aanleiding

2.1 Ontwikkeling Haven-Stad

In de komende 35 jaar zal het bestaande haven- en bedrijfsgebied binnen de ring A10 aan de westzijde van de stad getransformeerd worden naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied, genaamd Haven-Stad. Door de hoge bevolkingsdichtheid is er mobiliteit nodig. Door beperkte ruimte en lage normen wat betreft uitgifte parkeervergunningen/autobezit, moet dit worden opgevangen door uitstekende voetgangers-, fiets- en OV-verbindingen, die al bij aanvang gereed zijn voor de nieuwe bewoners.

2.2 HOV-bus maakt bouw woningen mogelijk

De HOV-bus is de eerste openbaar vervoerverbinding die in het kader van Haven-Stad wordt gerealiseerd. Deze snelle verbinding bedient nieuwe bewoners van Sloterdijk Stationskwartier en de Contactbuurt. De HOV-bus verbetert ook de verbinding voor werknemers in de Minervahaven en bewoners van de Spaarndammerbuurt en Houthaven. De bus sluit aan op pontverbindingen naar Noord, wat zorgt voor betere verbindingen met voorzieningen aan de zuidzijde van het IJ. Met de HOV-bus kunnen 21.000 woningen in Haven-Stad aan de zuidzijde worden gebouwd. Daarna is, om de verdere groeiende vraag naar mobiliteit op te vangen, het sluiten van de metroringlijn (tussen metrostation Isolatorweg – CS) nodig.

2.3 Ontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier en Contactbuurt

Als onderdeel van het project worden het Piarcoplein en de Transformatorweg heringericht. Het Piarcoplein wordt een toegankelijk en groen gebied met functies voor HOV-bussen, internationale buslijnen, fietsparkeren, deelmobiliteit en P+R. Dit draagt bij aan de transformatie van Sloterdijk Stationskwartier tot een gemengd woon-werkgebied. De Transformatorweg wordt omgevormd tot een aantrekkelijke stadslaan met brede voet- en fietspaden en groenvoorzieningen. Ten behoeve van de woningbouw in de Contactbuurt en de Isolatorbuurt (de nieuwe naam voor Sloterdijk I Noord) wordt het gebied met de herinrichting opgehoogd en wordt een watergang met ecologische oevers gerealiseerd.

3 Wijzigingen NvU

3.1 N.a.v. inspraakperiode

De NvU is op een aantal plekken gewijzigd naar aanleiding van de inspraakreacties. Hieronder is weergegeven op welke punten de NvU is gewijzigd.
Naast de wijzigingen zijn er ook een groot aantal opmerkingen gemaakt voor de verdere uitwerking. Deze punten worden meegenomen in de volgende fase van het project waarin het ontwerp wordt opgesteld.

WIJZIGING 1.
Paragraaf 3.3
N.a.v. reactie Flixbus
Punt toegevoegd bij internationale lijndiensten: In overleg met stakeholders wordt onderzocht welke noodzakelijke voorzieningen kunnen worden ingepast.

WIJZIGING 2.
Paragraaf 5.3
N.a.v. advies Stadsdeel West
Afbeelding ingevoegd: o.b.v. advies om aandacht te besteden aan goede groene inpassing van de HOV-halte.

WIJZIGING 3.
Paragraaf 5.3 Aanlanding Amsterdam Centraal
N.a.v. reactie Fietsersbond
Laatste bulletpoint zinstoevoeging: De huidige fietsoversteek is niet optimaal en heeft te weinig ruimte op het middensteunpunt. In de nieuwe westelijke oversteek komt meer (opstel)ruimte voor fietsers. Het gevolg van deze wijziging is dat fietsers via deze route een extra oversteekbeweging moeten maken.

WIJZIGING 4.
Paragraaf 6.1 Planning en fasering
Ambtelijke wijziging
De planning voor de start van de woningbouw in de Contactbuurt start naar verwachting begin 2026, in de NvU stond eind 2024.

WIJZIGING 5.
Paragraaf 2.7 Inpassing HOV bus in bestaand busnetwerk
Ambtelijke wijziging
Het kaartje figuur 8 is aangepast. Alleen (toekomstige) OV verbindingen worden weergegeven.

4 Gevraagd Advies Stadsdeelcommissies

4.1 Stadsdeel West

Algemeen
In ons advies beperken wij ons tot de ontwikkelingen in West. Het DB staat positief tegenover de voorgestelde ontwikkelingen. We zien dat dit deel van West een mooie impuls krijgt, onder andere op gebied van OV, klimaatadaptatie, waterhuishouding en leefbaarheid. Allemaal belangrijke ontwikkelingen, zeker gezien de grote hoeveelheid woningen die in dit gebied gebouwd zullen worden komende jaren.

Reactie: Verharding
We adviseren zo min mogelijk asfalt toe te voegen aan het kruispunt A10/Basisweg. Verkeersveiligheid en doorstroming zijn op deze kruising van belang. Tegelijkertijd willen we in het kader van onder andere klimaatadaptatie en hittestress verharding tot een minimum beperken. Daar waar het noodzakelijk is verharding toe te voegen adviseren we dit met aandacht voor groen in te passen. In de toekomst wordt de Nieuwe Hemweg mogelijk opgewaardeerd en wordt daarmee het kruispunt A10/Basisweg ontlast. Als dit het geval is ziet West graag dat waar mogelijk bij het kruispunt A10/Basisweg asfalt wordt verwijderd.

Antwoord
Bij de uitwerking zullen we kijken of er op en rondom het kruispunt ruimte is voor groen om onder andere hittestress tegen te gaan.

Reactie: Bomen Transformatorweg
Wij hebben met instemming kennisgenomen van de plannen voor de herinrichting van de Transformatorweg. Het is onfortuinlijk dat – naar verwachting – veel van de bestaande bomen gekapt moeten worden. Tegelijkertijd is de noodzaak hiervan voor het DB helder. Uiteindelijk ligt er een groenere Transformatorweg die veel klimaatadaptiever is. De plannen beloven een forse toename van de leefbaarheid in dit gebied.

Antwoord
t.k.n.

Reactie: Groen Spaarndammertunnel
Bij de aanpassingen rondom de Spaarndammertunnel voor de HOV-busbaan wordt terecht benoemd dat er aandacht moet zijn voor het schaarse groen. We adviseren in te zetten op zoveel mogelijk ‘beleefbaar’ groen. Dat wil zeggen: groen dat aangenaam is om in te verblijven, uitnodigt tot bewegen, en helpt tegen hittestress. Kortom: groen waarin het prettig is om te verblijven.

Antwoord
Bij de uitwerking van het ontwerp zal worden meegenomen dat er groen ingepast wordt waarin het prettig is om te verblijven.

Reactie: HOV halte tussen Archangelweg en Houthavenweg
De inpassing van de HOV-halte tussen de Aranchelweg en de Houthavenweg conflicteert met het concept beleidskader van de Hoofdgroenstructuur. In dit conceptdocument staat het voornemen om deze locatie toe te voegen aan de Hoofdgroenstructuur. Het DB heeft hier in februari 2022 via een adviesaanvraag al op gereageerd. Destijds adviseerde wij rekening te houden met de inpassing van de HOV-lijn bij het uitbreiden van de Hoofdgroenstructuur. Goede OV-ontsluiting voor de Houthavens is essentieel. Voor de route en haltes van de HOV-lijn zien wij geen redelijke alternatieven. Wij adviseren daarom de locatie van de HOV-halte ongewijzigd te laten en het conceptbeleidskader van de nieuwe Hoofdgroenstructuur hier op aan te passen. Verder geldt ook hierbij ons advies om aandacht te besteden aan goede groene inpassing van de HOV-halte, conform advies 3.

Antwoord
Op dit moment is er een nieuwe hoofdgroenstructuur in de maak, maar nog niet vastgesteld. We hebben geanticipeerd op dit plan door dit voor te leggen aan de TAC. Alle aanbevelingen van de worden overgenomen door het project en bij de verdere uitwerking betrokken.

Reactie: er bij vervoersregio, GVB en Gemeente op aan te dringen de P+R parkeerplaatsen bij het Piarcoplein voort te laten bestaan in de toekomst. (aangenomen: 13 voor, 0 tegen)

Antwoord
Dit is nu het uitgangspunt dat zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad als onderdeel van de NvU.

Reactie: bij het GVB, de vervoersregio en de gemeente Amsterdam te pleiten voor het behoud van een busverbinding tussen Amsterdam West en Amsterdam Oost (aangenomen: 13 voor, 0 tegen)
Op dit moment rijdt bus 22 voor een deel hetzelfde traject als de toekomstige HOV-bus en zal daarom op termijn dan ook verdwijnen. Bus 22 rijdt op dit moment van Station Sloterdijk via de la Guardiaweg, Kabelweg, Contactweg, Spaardammerdijk, Zaanstraat, Spaarndammerstraat (en nog een aantal tussenstations) helemaal door naar Muiderpoortstation. De D66-fractie vindt het belangrijk om ook in de toekomst een busverbinding van Amsterdam West naar Amsterdam Oost te behouden.

Antwoord
Dergelijke keuzes worden gemaakt bij het vaststellen van het vervoerplan. Omdat er meerdere belangen kunnen spelen wordt dit niet vanuit het project bepaald.

4.2 Stadsdeel Centrum

Algemeen
Het dagelijks bestuur begrijpt de noodzaak om te komen tot een hoogwaardige OV verbinding tussen de nieuw te ontwikkelen gebieden rond Sloterdijk. En dat dit ook in de vorm van een HOV-bus verbinding richting CS vorm moet krijgen.
De keuze voor een route via Westerdokdijk i.t.t. een route via Haarlemmerplein en Haarlemmer Houttuinen is ook zeer begrijpelijk.

Reactie: Verkeersveiligheid
De verkeerssituatie op de Westerdoksdijk en De Ruijterkade zijn op dit moment al wegen die veel aandacht behoeven op het gebied van verkeersveiligheid. Zo liggen tussen Winthontstraat en Centraal Station twee BlackSpots en ligt de snelheid op de Westerdoksdijk erg hoog. De toevoeging van een HOV-lijn, hoe begrijpelijk de noodzaak ook is, lijkt dit op het eerste oog niet te verbeteren. Wij vragen dan ook om bij de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen op de De Ruijterkade verkeersveiligheid van de inrichting van het kruispunt ter hoogte van de Westerdokkade mee te wegen en deze zo mogelijk te verbeteren, en dit in nauw contact met de Werkgroep BlackSpots de bespreken.

Antwoord
Bij de uitwerking zullen we in overleg met de Werkgroep Blackspots onderzoeken op welke wijze de blackspots locaties kunnen worden verbeterd en of dit kan worden gecombineerd met het project HOV. Op voorhand is het uitgangspunt om de scope van het project HOV niet te uit te breiden, tenzij combineren leidt tot meerwaarde voor de HOV route.

Reactie: Langetermijn 30km/u
Ook de lange termijn wens van het stadsdeel om ooit op de Westerdokdijk ook tot een 30km/u regime te komen wordt hiermee niet dichterbij gebracht. Daarom blijft het in de ogen van het stadsdeel van groot belang om de OV verbinding met de Sloterdijken via de weg in de toekomst te ontlasten door urgentie te geven aan met het afmaken van de ringlijn naar CS en het doortrekken van lijn 5.

Antwoord
De sluiting van de Metro ring en de doortrekking van tram 5 kan niet op kort termijn gerealiseerd worden daarom zijn er ook andere maatregelen nodig voor een kwalitatief goed OV. De HOV bus is één van die maatregelen. Daarbij blijft ook op de lange termijn een goed onderliggend busnetwerk noodzakelijk.

5 Bijlage: Beantwoording inspraakreacties

	Inspraakreactie	**Antwoord**
6594-4829	**1.** In zijn algemeenheid zijn wij het met de opstellers van de Nota van Uitgangspunten eens dat er zolang er nog geen sprake is van sluiting van de korte Metroringlijn of anderszins van de sluiting van de Metroringlijn (mogelijk als alternatief via Noord) het noodzakelijk is in het kader van Haven- Stad ontwikkeling zuidelijke IJ- oever het openbaar vervoer op te waarderen, duurzamer en betrouwbaarder te maken. Dit ter ondersteuning van de geloofwaardigheid van het ontwikkelingsproject bij de bouw van nieuwe woningen en bedrijfslocaties in Haven- Stad het autovervoer in deze nieuwe buurten en wijken drastisch te willen beperken ten gunste van het openbaar vervoer. Hiervoor ook onze waardering. **2.** De keuze die gemaakt wordt in de Nota Mobiliteitsstrategie Haven- Stad 2020 daarbij in eerste instantie in te zetten op een nieuw te ontwikkelen HOV tracé Sloterdijk – Centraal Station vinden wij een logische. De onderbouwde keuze voor de voorkeurs tracé variant HOV Sloterdijk- Centraal Station zoals beschreven in de Nota van Uitgangspunten onderschrijven wij daarom ten volle. In hoeverre die bij sluiting van de korte metro ringlijn in stand gehouden moet worden zetten we echter vraagtekens bij. **3.** De in de Nota verkondigde stelling dat de HOV lijn de bouw van 21.000 woningen in Haven-Stad mogelijk maken vinden wij echter een weinig genuanceerde stelling. Aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer – bij voorkeur sluiting van de Metroringlijn - is wel een van de belangrijkste stimulerende voorwaarde tot aanleg van leefbare en gezonde wijken , maar minstens zo belangrijk voor de bouw is ons inziens een activerend gemeentelijk grond- en transformatiebeleid. Dit laatste opgenomen in een daartoe speciaal voor op te richten Public-Privat – en People Sociale Profijt ontwikkelingsorganisatie. Dit mede ter voorkoming van oncontroleerbare en onbeheersbare grond- en erfpactspeculatie in de te transformeren gebieden. Een dergelijk beleid missen wij en hebben daar al meerdere keren aandacht voor gevraagd bij de gemeentelijke beleidsvoerders in het kader van onze deelname aan " Samen Haven- Stad " maken. In deze zienswijze willen wij doen wij dit wederom. **4.** Mede door het ontbreken van een activerend grondbeleid en ontwikkelingsorganisatie Haven-Stad loopt de werkelijke planning van de bouw van 21.000 al jaren achter ten opzichte van de planning zoals veronderstelt wordt in de mobiliteitsstrategie Haven- Stad 2020. Huizen hoge ambities van de gemeente Amsterdam dreigen hierdoor steeds ver achter de horizon tijd te verdwijnen en maken kostbare ingrepen, zoals aanleg HOV lijn kwetsbaar voor kritiek op verspilling van gelden zonder zichtbare resultaten op komst betaalbare woningen. **5.** Door aantoonbare stagnatie en vertraging van reeds 14.000 betaalbare woningen fase – veroorzaakt door meerdere factoren - in fase I van de bouw- en transformatie planning – zoals voor gesteld in de ontwikkelingsstrategie 2017 Haven- Stad ontstaat ons inziens de noodzaak	**1.** De vraag of de HOV bus na het sluiten van de ringlijn in stand wordt gehouden en zo ja via welke route de bus dan gaat rijden kan pas definitief beantwoord worden op het moment dat er daadwerkelijk zicht is op het moment van sluiten van de ringlijn in relatie tot de feitelijke ontwikkeling van woningen en bedrijfsruimtes in het gebied. Vooralsnog gaan we er vanuit dat de vervoervraag tegen die tijd zodanig is toegenomen dat naast een gesloten ringlijn ook een hoogwaardige OV verbinding in het gebied nodig is. Daarbij zijn de maatregelen die nu genomen worden ook in de toekomst noodzakelijk voor een goed OV en dus toekomstbestendig. **2.** Zie beantwoording bij 1. **3.** De HOV lijn maakt de bouw van 21.000 woningen mogelijk vanuit de randvoorwaarde dat er tijdig en voldoende open vervoer in het gebied moet zijn om de stijging van de vervoervraag, die mede hoog zal zijn vanwege de gehanteerde lage parkeernormen, op te vangen. Dat er daarnaast nog andere randvoorwaarden zijn om te komen tot 21.000 woningen spreekt vanzelf, maar dat valt buiten deze Nota van Uitgangspunten. **4.** De realisatie van de HOV bus is direct gekoppeld aan de planning van de woningbouw in de Contactbuurt/Sloterdijk 1 Zuid. In de mobiliteitsstrategie Haven-Stad is al aangegeven dat, om de zeer lage parkeernormen in het gebied te kunnen verantwoorden, deze HOV verbinding vooruitlopend op of in ieder geval parallel aan de start woningbouw gereed moet zijn. Daarbij geldt voor dit project dat de ophoging en herinrichting van de Transformatorweg een belangrijk onderdeel is, inclusief de realisatie van een watergang. Beide ingrepen zijn randvoorwaardelijk voor de woningbouw in dit gebied voor zowel de noord- als zuidzijde. **5.** De voortgang van Haven-Stad in al zijn facetten wordt tweejaarlijks gemonitord. Uitkomsten van deze monitoring kunnen zo nodig leiden tot aanpassing van de ontwikkelstrategie Haven-Stad en de daarbij behorende mobiliteitsstrategie. Ook periodiek opnieuw verkeersonderzoek doen is onderdeel van deze

	tot actualisatie van Mobiliteitsstrategie Haven- Stad 2020 , VMA verkeersonderzoeken en de ontwikkelingsstrategie 2017 zelf. Belangrijk daarbij zijn ook de uitkomst van het huidige MIRT onderzoek in 2025 naar het voorkeurstracé sluiting Metroringlijn en de noodzakelijk te nemen besluitvorming in 2025 over de transitie van de Coen- en Vlothaven. (Voor dit laatste punt zien wij nog geen spoor van actie en vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente het op dat punt niet serieus neemt.) In dat verband achten we het wenselijk verdere uitvoering van de voorgestelde ingrepen in de Nota Uitgangspunten HOV Sloterdijk – Centraal Station te beoordelen op het " No- Regret " Criterium wat betreft het traject gelegen tussen Contactweg en de Spaarndammerdijk ter hoogte van de Zaandijkstraat.	monitoringcyclus. De eerstvolgende monitor Haven-Stad staat gepland voor eind 2024/begin 2025. De MIRT verkenning is gestart, maar het upgraden van het OV op korte termijn is nodig en kan los van de MIRT verkenning worden uitgevoerd. Omdat er alleen noodzakelijke maatregelen zitten in het project HOV kunnen deze gezien worden als no regret. Daarbij zijn het duurzame maatregelen zoals de herinrichting van de Transfiormatorweg.
	6. Wat betreft de geschatte kosten van 90 miljoen euro voor de uitvoering van de voorgestelde vervoersingrepen is het o.i. bij het beoordelen van een kosten en batenanalyse uitermate belangrijk om te weten in hoeverre de kosten van de aanleg van de beoogde watergang en de daarbij behorende openbare voorzieningen (groen – meubilair – bruggen) volledig in deze geschatte kosten zijn opgenomen. Graag hier meer duidelijkheid over in de nota beantwoording op basis van een helder overzicht geschatte kostenposten.	**6.** De kosten van de aanleg van de beoogde watergang en bijbehorende openbare voorzieningen zijn integraal onderdeel van de geraamde kosten. In deze fase van het project betreft het echter nog globale ramingen op basis van kengetallen. In de volgende definitiefase wordt op basis van een voorlopig en definitief ontwerp de uiteindelijke kostenbegroting opgesteld en, bij het uitvoeringsbesluit, voorgelegd aan de gemeenteraad.
	7. Er vanuit gaande dat er middels een nieuwe verbeterde en betrouwbare verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station niet alleen de ontwikkelde nieuwe wijken op een volwaardige wijze bediend worden HOV, maar ook de bestaande buurten- zoals de Spaarndammer-Houthaven- Zeeheldenbuurt dit ten goede komt , achten wij het wenselijk dat de bestaande openbaar bus vervoerlijn (thans buslijn 22) tot aan het verwachtte eindbeeld in 2035 volwaardig beschikbaar blijft functioneren volgens de thans geldende frequentie ritme. Hierover graag een garantie over geven in de nota beantwoording.	**7.** De besluitvorming over lijnvoering en frequentie van busverbindingen in de stad vindt periodiek door de gemeenteraad plaats op basis van het door de Vervoerregio Amsterdam en de GVB opgestelde Vervoerplan; hierover kunnen binnen het kader van deze Nota van Uitgangspunten geen garanties worden afgegeven. Wel is door het GVB aangegeven dat de HOV-verbinding Sloterdijk – CS vanaf 2026 de hoofdverbinding voor het hele gebied wordt en dat deze lijn 22 ten westen van CS vervangt. Voor het traject Minervahaven – CS zal lijn 48 naar verwachting via het Haarlemmerplein gaan rijden.
	8. Daar het hier feitelijk gaat om een onderlinge uitwisseling en verbinding van openbaar vervoerstrajecten tussen buslijn 22 en buslijn 48 die mogelijk in 2026 leidt tot de introductie van een nieuwe HOV buslijn Sloterdijk- Centraal Station stellen wij uit historische reminiscentie voor de nieuwe HOV buslijn aan te duiden als buslijn 48 en buslijn door de Spaarndammerbuurt richting Minervahaven te blijven aanduiden als bus 22 . Hierbij er tevens van uitgaand dat deze buslijn door de Spaarndammerbuurt voorshands niet vroegtijdig wordt opgeheven. (zie punt 7)	**8.** Zoals hiervoor aangegeven wordt de lijnvoering en frequentie voor buslijnen in de stad jaarlijks bepaald bij de besluitvorming over het Vervoerplan van GVB en Vervoerregio. Dit geldt ook voor de nummering van de bus- en tramlijnen.
	9. In de Nota van Uitganspunten wordt op pagina 20 in het bijgevoegde kaarje verondersteld dat het eindbeeld openbaar vervoer in 2033 in de Spaarndammerbuurt en omgeving mede bepaald wordt door: a. aanwezigheid van Hemknoop locatie aan de Zuidkant van de Schiphollijn b. aanwezigheid tramlijn 5 verlengd is naar de Houthaven/Minervahaven c. er een openbaar vervoersverbinding Kabelbaan over het IJ is aangelegd Wij willen er op wijzen dat er wat betreft de Hemknooplocatie er een MIRT procedure en onderzoek loopt– waarbij de z.g. buurvariant 4 b mede op haar haalbaarheid onderzocht gaat worden- het allerminst nu al vast te stellen is dat de voorkeursvariant Hemknoop aan de Zuidkant van de Schiphollijn komt te liggen. Graag correctie op dit punt.	**9.** Het kaart is aangepast. Doel van dit kaartje pagina 20 is een "Overzicht van mogelijke toekomstige OV-verbindingen". Het betreft een schematische weergave en doet daarmee geen uitspraken over welke route en/of locatie van mogelijke toekomstige metro-, tram- en/of kabelbaanstations de voorkeur heeft. Het kaartje is eerder opgenomen in een raadsinformatiebrief aan de gemeenteraad en is uitsluitend bedoeld om betrokkenen een beeld te geven van de ontwikkelingen die in het gebied op dit moment aan de orde zijn. Binnen de NvU HOV bus wordt op geen enkele manier vooruitgelopen op inhoud en besluitvorming van één deze verbindingen. Het zoekgebied voor de Westbrug is daarbij conform de door de gemeenteraad op 18 februari 2022 vastgestelde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Ook hieruit kan niet worden afgeleid wat de status is van de planvorming met betrekking tot de Westbrug.

	Het zelfde geldt voor de verlenging van tramlijn 5 waarvan de noodzakelijkheid mede afhangt van definitieve locatie Hemknoop en de mogelijke opheffing van lijn 22 . Graag correctie. Het nog onzeker is of het particuliere initiatief tot aanleg kabelbaan over het IJ kan voldoen aan financiële en vervoer technische haalbaarheidseisen zoals die gelden voor vergelijkbare openbaarvervoerstrajecten van de Vervoersregio, omgevingseisen volgens de omgevingswet en inpasbaar zijn in de stedelijke plannen voor Minervahaven. Graag correctie op dit punt. We willen hierbij tevens opmerken dat in het desbetreffende kaartje de aanleg van de Westbrug nog steeds als zoekgebied wordt aangeduid en je daaruit de conclusie zou kunnen trekken dat de aanleg en de aanlanding van de Westbrug volledig in de IJskast is geplaatst. Vanuit de mobiliteitsbelangen van Haven- Stad ontwikkeling lijkt ons dit een volstrekt onjuiste conclusie. Vanuit openbaar vervoersbelangen dient het belang van deze Westbrug op de agenda te blijven staan als prioriteit. Het mikken op het private initiatief van de aanleg van een kabelbaan vinden wij onverstandig. Ook hier graag een reactie op.	
	10. Als alternatief voor een kabelbaan. In ons eigen eindbeeld voor 2033 zien wij liever dat als alternatief voor de IJ- kabelbaan er een snelle HOV non- commerciële GVB pont verbinding komt voor voetgangers en fietsers tussen Strekdam Houthavens Rem Eiland en de KNSM pier onder gelijkwaardige financiële condities die door de vervoersregio zijn gegarandeerd voor vervoersexploitatie van de IJ- kabelbaan. Of anderszins de frequenties van bestaande pontverbindingen tussen Pontsteiger naar Distelweg en NDSM verhoogd worden. Beide voorstellen zouden ons inziens op hun haalbaarheid onderzocht en in een geactualiseerde mobiliteitsstrategie Haven- Stad opgenomen moeten worden. Graag een reactie hierop in de nota beantwoording.	**10.** Momenteel loopt er een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijke realisatie van een kabelbaan over het IJ. Binnen het kader van deze NvU kan niet vooruit worden gelopen op de uitkomsten van dit onderzoek en/of wat alternatieven zouden zijn voor deze verbinding. Met betrekking tot mogelijke pontverbindingen geldt dat het programma Veren regelmatig onderzoek doet naar verbetering van het Verensysteem. Zo loopt er momenteel een onderzoek naar optimalisatie van het Distelwegveer.
	11. In het kader van het eindbeeld mobiliteit – m.n. wat betreft de Hemknoop locatie - willen wij nadrukkelijk verwijzen naar het binnenkort aan het college van B & W aan te bieden werkboek " Samen Haven- Stad " maken. Hierin zijn o.a. de ruimtelijke ideeën van het Samenwerkingsverband Buren Westerparkhaven in zijn opgenomen wat betreft de kansen en wenselijkheden van de sluiting van de Metroringlijn. Deze ruimtelijke ideeën zouden we graag willen betrekken bij verdere besluitvorming over mobiliteitsingrepen in het kader van Haven-Stad ontwikkeling.	**11.** De planvorming voor het sluiten van de ringlijn valt buiten de scope van deze NvU. Ideeën die voortkomen uit het Samen Haven-Stad Maken worden, binnen de afspraken die hierover gemaakt zijn bij aanvang van het Samen Haven-Stad Maken-proces, meegenomen in de verdere planvorming voor Haven-Stad.
	12. In het kader van een definitieve vaststelling van het schetsontwerp ingreep Transformatorweg (hoofdstuk 4) zouden wij U in overweging willen geven voor het specifieke deel Contactweg tot aan Nieuwe Hemweg nader te bezien hoe in dit ontwerp optimaal geanticipeerd kan worden op de aanleg in de nabije toekomst van verbeterde, verbindende en veilige ongelijkvloerse kruisingen van de te onderscheiden infrastructuur voetgangers/ fietsers/ auto's / rail en metro ter hoogte van de z.g. Hemknoop en samenhang daarmee. Dit vormt o.i. een complexe en meest uitdagende ontwerpopgave als " landmark " voor het hoogstedelijk centraal gelegen markeringspunt in Westerparkhavenontwikkeling waarbij niet alleen vervoersstrategen en verkeersdeskundigen een bepalende rol in moeten spelen, maar in de uiteindelijke vormgeving maar ook landschapsarchitecten en urbanisten met internationale ervaring wat betreft ontwerpen van hoogstedelijke knooppunten van vervoer betrokken betrokken naar onze overtuiging betrokken dienen te worden. In dit verband hebben we een aantal jaren geleden al in het kader van het raamplan het bureau Mecanoo voorgesteld, die o.a. getekend heeft voor onderstaand inspirerend ontwerp Kaohsiung station In Taiwan als verbeelding voor de Hemknoop.	**12.** De uitvoering van de HOV bus inclusief de daarvoor benodigde herinrichting van de Transformatorweg is gepland vanaf 2026. Het project loopt daarmee in de tijd ver vooruit op de ontwikkeling van de Hemknoop. In de recent door het college vastgesteld Ontwikkelstrategie 2035 is immers aangegeven dat vanaf 2029 als eerste de gebieden Sloterdijk I Noord en Minervahaven in aanmerking komen om ontwikkeld te worden tot een gemengd, hoogstedelijk woon-werkgebied met stedelijke buurten. Hemknoop, waar het gelijknamige metrostation van de Ringlijn wordt ingepast, wordt later ontwikkeld tot gemengd hoogstedelijk gebied. Dit gebeurt zodra duidelijk is hoe de onderdelen van het metrosysteem kunnen worden ingepast en welke praktische ruimte daar voor nodig is. In het kader van het project HOV bus is het derhalve niet mogelijk om het ontwerp voor de herinrichting van de Transformatorweg te koppelen aan de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Hemknoop.

	Uiteraard kan ons eigen Sloterdijkstation of Station Bijlmer Arena ook als een verbeelding van onze toekomst droom over de Hemknoop dienen. Het uitgangspunt dient ons inziens te zijn Haven- Stad verdient een groene eco transit hub van internationale allure in de vorm van hoog stedelijke overkluizing van aanwezig en toekomstige infrastructuur. Wij suggereren derhalve nu al een aparte ontwerpgroep te installeren voor de ontwerp opdracht in het kader van " Samen Haven- Stad Maken " 2e fase met de taak voor zowel de korte en als lange termijn verschillende scenario's van hoogstedelijkheid voor dit knooppunt te ontwikkelen en de verbindingsopgaven integraal bij te betrekken, zoals - Inpassing multifunctioneel sportpark SDZ 2.0 - Inpassing landelijk gebied Groot Westerpark - Inpassing Zaanstraatemplacement als nieuwe woon en recreatiefunctie - Inpassing Westerparkhavenbuurten IJ-oever zuidwest. - Inpassing verschillende HOV en andere vervoerslijnen en hoogstedelijkheid	
0005-5031	In de nota van uitgangspunten is en passant op pagina 40 en 41 sprake van het "afwaarderen van een deel van de Houthavenweg tot fietsstraat". Onduidelijk is wat bedoelt wordt met "afwaarderen. Het NZ gedeelte van de Houthavenweg is nu een bus en fietsroute. Dit was een bewuste keuze om deze route vrij te houden van auto's en daarmee de Spaardammerdijk en Spaardammerstraat zo min mogelijk een sluitroute te laten zijn. Het vele illegaal gebruik van de busroute laat zien hoe aantrekkelijk deze route is. Het herstellen van deze autoverbinding zou een aanzuigende werking hebben op ongewenst autoverkeer dat de juiste routes vermijdt. Wij vinden het van groot belang dat hier geen autodoorsteek komt, ongeacht waar de bussen rijden.	De afwaardering van de Houthaven weg tot fietsstraat valt niet binnen de scope van het project. Dit is in het plan openbare ruimte Houthaven opgenomen. Het plan is om de Houthavenweg in te richten voor de fiets met daarbij tussen de Haparandaweg en de oost-west Houthavenweg een erftoegangsweg met de doorgaande fietsroute in de voorrang. De weg blijft dus bereikbaar voor bestemmingsverkeer met een knip voor doorgaand autoverkeer. Dit heeft met name te maken met de bevoorrading van de diverse panden langs het oost-west deel van de Houthavenweg. Er ontstaat dus een lus tussen de Haparandaweg – Houthavenweg – Archangelweg. Dit verkeer hoeft dus niet te keren of achteruit te rijden om het gebied te verlaten. De definitieve inrichting vindt plaats op het moment dat de Entreekavel is opgeleverd, wat niet eerder dan 2027 zal zijn.

6358-0975	De Fietsersbond maakt gebruik van de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven op de nota van uitgangspunten HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station. De reactie hanteert dezelfde volgorde en nummering als in de NvU. **1.** Piarcoplein De looproute naar het station via de huidige stalen trap kruist het fietspad van de Hatostraat richting Rhôneweg. Met de ontwikkelingen rond Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk West zal dit fietspad naar alle waarschijnlijkheid drukker worden. Kan de huidige luie trap vervangen worden door een traverse op maaiveldniveau Orlyplein langs de noordgevel van het huidige station naar de genoemde zij-ingang onder de sporen? Dan hoeft de voetganger geen fietspad over te steken en vervalt dit mogelijke conflictpunt. Let bij verdere inrichting op de sociale veiligheid. Concentratie van voetgangersstromen verhoogt de sociale veiligheid. **2.** Transformatorweg Goed dat het huidige olifantenpaadje in de middenberm van de Transformatorweg de Isolatorweg wordt omgevormd tot een volwaardige oversteek. **3.** Hemknoop – CS Voor de bereikbaarheid van de OV-halte vanuit de westelijke Minervahavenzone ontbreekt de LV-infrastructuur rondom het volkstuinencomplex Zonnehoek. Gelet op de vele ontwikkelingen in dit gebied ligt het voor de hand om voet- en fietspaden langs Spaarndammerdijk en Archangelweg op elkaar te laten aansluiten. **4.** Een LV-oversteek van de Oostzaanstraat naar de Archangelweg zou de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de OV-halte bij de tunnelmond sterk vergroten. Vooral de Spaarndammerbuurt en de nieuwbouw rondom Bredius hebben profijt van deze oversteek. Bij de planning en aanleg van de Spaarndammertunnel is om begrijpelijke redenen afgezien van zo'n oversteek, maar een olifantenpaadje dat ontstond kort na opening van de tunnel liet zien dat die behoefte er wel is. Het realiseren van deze LV-oversteek is voor de Fietsersbond Amsterdam een belangrijk punt. **5.** Behoud de ruimtelijke reservering voor de Houthavenweg en benoem in de NvU dat dit in de toekomst voor (brom)fietsers de aanrijroute tot de Westbrug gaat worden. Maak een fysieke knip om sluipverkeer te voorkomen. **6.** De kruising Westerdokskade-Westerdoksdijk-De Ruijterkade wordt regelmatig geblokkeerd door linksafslaand autoverkeer vanaf de Westerdokskade richting Van Diemenplein. Ook de afwikkeling van het fietsverkeer op deze kruising ondervindt hier veel hinder van, ook vanwege onduidelijke voorrang. Het advies is om deze linksafbeweging voor autoverkeer te verbieden én fysiek onmogelijk te maken. **7.** Kruispunt 117 (brug 147) Het schrappen van de oostelijke fietsoversteek op kruispunt 117 (brug 147) is zeer nadelig voor fietsers. De maatregel creëert een extra oversteek met verkeerslichten en extra hoogtemeters	**1.** Deze suggestie wordt onderzocht in de volgende fase. Gelet op het veiligheidsaspect gaan wij onderzoeken of het (technisch) haalbaar is de trap zodanig te verplaatsen, dat deze aansluit op het noordelijk voetpad. Dan is het mogelijk om direct aan de juiste zijde van het fietspad aan te komen zonder extra oversteek. **2.** t.k.n. **3.** Er spelen in dit specifieke gebied allerlei toekomstige infrastructurele plannen en ontwikkelingen. Aanpassingen aan de LangzaamVerkeer-infrastructuur is logisch als gekeken wordt of het inpasbaar is/ aansluit op het gehele omliggende netwerk. Dat netwerk is door toekomstige plannen nog niet bekend vanwege o.a. de MIRT verkenning Metro en Tram. Een extra langzaamverkeerverbinding heeft op dit moment te weinig meerwaarde, omdat er in de nabijheid voldoende goede alternatieven zijn. **4.** Op dit moment wordt hier geen prioriteit aan gegeven omdat er geen sprake is van een onveilige situatie en er goede alternatieven in de nabijheid zijn. Tevens staat het realiseren van een oversteek niet op zich, maar moet deze bezien worden in het licht van toekomstige ontwikkelingen zoals de ontwikkeling Minervahaven en doortrekken van de tram, maar ook het gehele fietsnetwerk. **5.** Dat netwerk is door toekomstige plannen nog niet bekend vanwege o.a. de MIRT verkenning Metro en Tram. Een extra langzaamverkeerverbinding heeft op dit moment te weinig meerwaarde, omdat er in de nabijheid voldoende goede alternatieven zijn. **6.** De suggestie wordt onderzocht op haalbaarheid door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA). In de volgende fase worden tellingen verricht door de WBA om de verkeersstromen en hoeveelheden in beeld te krijgen. Indien er maatregelen nodig zijn, wordt gekeken of deze als onderdeel van dit project of separaat worden opgepakt. **7.** De huidige oostelijke fietsoversteek is niet optimaal vanwege het smalle midden steunpunt. Er is op deze plek geen ruimte om dit te verbreden. De fietsoversteek opschuiven in westelijke richting zorgt voor een betere oplossing voor de fiets. Het steunpunt kan hier verbreed worden van 2,67 naar bijna 5 meter. Dit creëert meer opstelruimte voor de fiets. We erkennen dat de route hierdoor iets langer wordt en een effect heeft op de rijtijden van de fiets.

	op een kruising waar de verkeersregeling gedomineerd wordt door OV en tunnelwetgeving. Kan het project aangeven wat de extra verliestijden voor fietsers zijn? (minimaal, gemiddeld en in het meest ongunstige geval) De voorgestelde oplossing maakt deze route, vanwege onvoldoende capaciteit in ruimte én cyclustijd, ongeschikt als alternatieve route voor de Cuyperspassage in het geval van calamiteit. Met de komende langdurige werken aan de Oostertoegang wordt de Cuyperspassage een kritiek en zeer druk punt in het fietsnetwerk, waardoor de kans op zo'n calamiteit toeneemt. Alternatief: Maak de Kiss&Ride beschikbaar voor fietsers en brommers ván en náár de pont. Met een beetje schuiven van de 4 rijstroken ter plekke zou dat moeten kunnen. Nog beter zou het zijn als de taxi's een plek zouden krijgen op het busplatform dat nu ruimtetechnisch slecht gebruikt wordt. Dan is er op maaiveldniveau voldoende ruimte voor fietsers en brommers, ook als de Oostertoegang is afgesloten. Het vinden van een oplossing op deze locatie is een zeer belangrijk punt voor de Fietsersbond Amsterdam.	Momenteel zijn er nog werkzaamheden aan de stadkant van het stationsplein ter hoogte van de Martelaarsgracht. Zodra dit kruispunt wordt opgeleverd is er een fietsvriendelijke oversteek richting de Cuyperspassage en daarmee ook logische fietsroute naar de noord-westkant. Structureel een tweede (alternatieve) fietsroute inrichten voor de noord-westkant van CS is niet noodzakelijk zolang er geen stremmingen zijn. Mocht de Cuyperspassage om welke reden dan ook gestemd worden, kan tijdelijk een alternatieve fietsroute over de huidige kiss en ride een oplossing zijn. Dit is op dit moment niet nodig.

3849-4354	**1.** Reactie Rover afdeling Regio Amsterdam: HOV-bussen, zoals R-Net, hebben volgens het Programma ven Eisen van de Vervoerregio voor de Concessie Amsterdam grote halte-afstanden en zijn dan niet geschikt voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken of om wijken onderling te verbinden. Dat pleit er voor om als er een snelle bus met grote halte-afstanden komt om ook een gewone bus met halteafstanden met loopafstanden tot 400 meter op deze verbinding te handhaven of in te zetten. De ervaring met buslijn 369 leert dat deze lijn slecht functioneert als verbinding tussen buurten, door te grote halte-afstanden en doordat de buurten niet goed bediend worden.	**1.** Het uitgangspunt voor de haltes van de HOV-bus is dat deze het bestaande stedelijk gebied en de eerste fases van Haven-Stad goed ontsluiten. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddelde afstand tussen haltes van circa 400 meter. Hoewel normaal gesproken voor een HOV-lijn een halteafstand van 800 meter geldt, is een kortere afstand volgens de Vervoerregio Amsterdam verdedigbaar vanwege de hoge stedelijke dichtheid in het gebied waar de bus gaat rijden. Meer haltes leiden tot te lange rijtijden, andersom betekenen minder haltes juist kortere rijtijden. De definitieve locaties van de haltes worden bepaald op basis van de gekozen route, bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en bedrijven, veiligheid en aansluiting op andere OV-lijnen. Naar verwachting betekent dit dat de meeste bestaande OV-haltes op de gekozen route worden omgezet naar een HOV-bushalte.
	2. Als het gaat om een snelle verbinding tussen Sloterdijk en CS is de trein beter geschikt en hopelijk komt ook de sluiting van de metroring. In dat kader pleit Rover om de metro al op korte termijn door te trekken van Isolatorweg naar de Hemknoop, parallel aan het NS-spoor, bovengronds. Een volgende fase kan een verdere doortrekking zijn tot het Nassauplein/Haarlemmerpoort. Met andere woorden, ga niet heel lang wachten tot de ring helemaal gesloten is, maar zet op korte termijn al stappen.	**2.** Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
	3. Station Sloterdijk wordt een knooppunt binnen nieuwe grote woonwijken, maar ook voor Slotermeer, Geuzenveld en Bos en Lommer. Dat pleit voor 1 bus- en tramknooppunt, waar reizigers ook onderling tussen bus- en tramlijnen kunnen overstappen in plaats van een lange loopafstand en trappen lopen. Rover pleit voor een compact bus- en tramstation op het voorplein van station Sloterdijk, de plek waar het ooit was. Qua inrichting kan gedacht worden aan een lang middenperron, zoals ook toegepast op busstation Amsterdam CS of straks op Schiphol. Bovendien wordt het bestaande bus-tramstation door reizigers slecht gewaardeerd door de verstopte en als onprettig ervaren ligging. Dat dreigt zich te herhalen aan de noordkant met nog zo'n busstation. Dit gevoegd bij lange en oncomfortabele loopafstanden bij overstappen tussen buslijnen, laat staaan dat niet voorzien is in doorgaande lijnen.	**3.** Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk. We zetten in bij de HOV- aanlanding op het Piarcoplein en de verbetering van de stijgpunten van de metro samen tot een verbetering te komen voor de reizigers met korte looplijnen en meer comfort bij de stijgpunten.
	4. In het verlengde van het vorige punt: het moet ook mogelijk zijn om doorgaande bus- (en tram)lijnen in te stellen vanuit Nieuw-West en Oud-West via Sloterdijk naar Havenstad. Dit pleit ook voor 1 centraal bus- en tramknooppunt.	**4.** Zie beantwoording bij 3.
	5. Op station Sloterdijk dienen de treinperrons beter met elkaar verbonden te worden, vooral bij de sporen 9 en 10 op dat perron aan de Hemboog. Aan de kop van dit perron bevindt zich een nooduitgang met grote trap. Deze kan benut worden om halverwege deze trap een passage te bouwen naar de overige sporen 3-8 en met trappen daar, zodat reizigers een korte loopafstand bij overstappen hebben en binnen de NS-poortjes kunnen overstappen. Die passage kan desgewenst tevens benut gaan worden als in en uitgang, zodat de nieuwe woonwijk aan de west en noordwestkant een kortere looproute naar het station heeft.	**5.** Dit valt buiten de scope van dit project. Zoals bij punt 3 is benoemd doet de Vervoerregio onderzoek naar verbetering van stijgpunten in het station. We zullen dit punt bij hen neerleggen om mee te nemen in het onderzoek.

	6. De bushaltes op de Transformatorweg ter hoogte van de A10 vereisen altijd de oversteek van een enorme brede autoweg met veel rijstroken. Dit duurt heel lang en is gevaarlijk. Graag een betere haltesituering met makkelijke oversteek en korte looproutes naar de bestaande kantoren en de nog te ontwikkelen bebouwing.	**6.** De langzaam verkeersoversteek van de noordelijke toerit A10 (dus richting de Coentunnel), blijft dezelfde lengte houden als de huidige oversteek van 3 rijstroken. Die van de noordelijke afrit wordt wel uitgebreid met een rijstrook (van 4 naar 5 rijstroken). Bij deze uitbreiding heeft de oversteek over de afrit (dus van de Coentunnel) niet meer dezelfde lengte. Deze bestaat nu uit een rijstrook, een steunpunt en drie opstelvakken. Deze wordt gewijzigd in twee opstelvakken, een steunpunt en drie opstelvakken. Er mogen maximaal 4 rijstroken/opstelvakken tegelijk worden overgestoken. In de nieuwe situatie komt er dus een steunpunt bij. De steunpunten bij de oversteken bij zowel de toe- als afrit worden ruimer. Deze zijn nu 1,5 meter en worden 3,5 meter met een breed zebrapad (6,00 m) en worden als zodanig veiliger voor fietser en voetganger tijdens de oversteek. Uiteraard worden de oversteekplaatsen geregeld met verkeerslichten. Met de huidige lijnvoering van de lijnbussen, rijden deze allemaal vanaf de noordelijke toe- en afrit of richting de zuidelijke toe- en afrit of rijden richting het westen naar Piarcoplein/Carrascoplein. Op deze manier blijven de bestemmingen binnen de ring ook goed bereikbaar voor de bus. Bij een andere situering van de bushaltes neemt het aantal oversteekplaatsen toe en dat is ongunstiger voor de bereikbaarheid van buslijnen.
8854-8569	Voor veel mensen is dit ook gunstig omdat je dan niet 2 instaptarieven hoeft te betalen	Ter kennisgeving aangenomen
2213-5124	Ja dit is een super goed idee. Verder is het heel belangrijk dat de "westbrug" naar Noord ook geschikt is voor OV en auto's en niet enkel voor voetgangers/fietsers. Anders blijft dit hele gebied alsnog slecht bereikbaar en zal al het verkeer dat vanuit hier naar bijv Eye/Noord wilt allemaal via de IJ-tunnel moeten die midden in de historische binnenstad uitkomt. De IJ-tunnel gaat enorm overbelast worden als er geen 2 nieuwe bruggen voor OV en auto's komen over het IJ, waardoor de Ruyterkade, Valkenburgerstraat, PHK, Kattenburgerstraat uiteindleijk een constante file komen met alle schadelijke gevolgen. Dus oproep, sluit de IJ-tunnel en bouw 2 bruggen (Oostbrug en Westbrug) voor auto's en OV naar Noord. Dit in combinatie met deze buslijn gaat de stad duizend jaren profijt geven en zorgen voor veel kortere reistijden, minder verkeer, schonere lucht, betere gezondheid etc! Zou oerdom zijn om de twee bruggen niet geschikt voor auto's/ov te maken. De kosten lijken nu hoog, maar door dat niet te doen ben je over 10 jaar miljarden en miljarden meer kwijt want de hele stad wordt erdoor minder waard, files richting IJ-tunnel, slechte bereikbaarheid, vieze lucht etc. Denk na!	In de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ – die door de gemeenteraad op 18 februari 2022 is vastgesteld – staat dat de Westbrug in ieder geval geschikt wordt gemaakt voor fietsers en voetgangers en mogelijk ook voor openbaar vervoer. Of er wel of niet openbaar vervoer over de Westbrug gaat in de toekomst wordt later bepaald, als er een start wordt gemaakt met de concrete planvorming en er meer duidelijkheid is over de kosten en de beschikbare financiele middelen. De Westbrug wordt in ieder geval, net als de Oostbrug, niet geschikt voor auto’s. Dit past niet in het beleid om Amsterdam meer autoluw te maken.

2653-0879	**1.** Ik vraag me af wat dit toevoegt omdat er al een trein rijdt. Met een flinke frequentie ook. En of de huidige bus 22 hier echt niet volstaat. **2.** Als inwoner van Bos en Lommer maar ook meedenkend voor Slotermeer een Geuzenveld zouden veel reizigers meer geholpen zijn met een snellere verbinding dan bus 21 die - na een lange 'omleiding' die de reis een stuk sneller maakte - nu helaas weer dat lange rondje Staatsliedenbuurt - met ook nog eens veel haltes die dicht bij elkaar liggen - doet. Ik zou liever zien dat er een aparte buslijn voor Staatsliedenbuurt/Westerpark kwam (mogelijk lijn 18 omleggen? - Bus 21 is altijd al druk, maar echt belachelijk druk bij evenementen rondom de Westergasfabriek). En dat de bus naar Bos en Lommer / Slotermeer / Geuzenveld een snellere route kan nemen (via Haarlemmerweg of Jan van Galenstraat). **3.** Dit uiteraard totdat hopelijk ooit de metroring voltooid wordt.	**1.** Met het project komt er een betere OV-verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station vanuit de tussenliggende bestaande en nieuwe woongebieden. De HOV bus is geen alternatief voor de treinverbinding, maar bedoeld om mensen snel naar één de stations te brengen om van daaruit hun route te vervolgen. De huidige buslijn 22 volstaat niet met oog op het toenemend aantal bewoners in het gebied. Hoogwaardig Openbaar Vervoer heeft een grote reizigerscapaciteit. Uit de analyse van de vervoerwaarde met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) blijkt dat de HOV-bus via de beoogde route op het drukste punt circa 12.500 passagiers per etmaal vervoert in 2035. Dit is ruim 50% hoger dan in de situatie zonder HOV-bus. Per saldo stijgt het OV-gebruik door de toename van het aantal bewoners, snellere en betrouwbare HOV-verbindingen en de maatregelen vanuit de gemeente gericht op het beperken van het autogebruik. Een hogere frequentie van de huidige buslijn 22 zonder aanpassingen aan de route zal leiden tot opstopping van de bussen, omdat de route te veel knelpunten heeft. **2.** Het project beperkt zich tot de scope van de route van de HOV-bus tussen Sloterdijk en Centraal Station. Uw suggestie voor een wijziging in de lijnvoering van buslijn 21 of buslijn 18 of andere bussen in omliggende buurt is niet aan het project. Het GVB (Gemeentelijk Vervoer Bedrijf) gaat over het optimaliseren van het busnetwerk en dat wordt elk jaar opnieuw bepaald, zodat de bereikbaarheid en overstapmogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn. **3.** Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
8492-3641	Goed intiatief!	Ter kennisgeving aangenomen
2079-7900	Heb ik niets aan. Gaat al trein en metro. Waar blijft de lus van bus 21? 15 jaar geleden reden er 3 bussen door de wijk, nu niet 1. Nergens voor nodig die bus tussen Sloterdijk en CS.	Het project beperkt zich tot de scope van de route van de HOV-bus tussen Sloterdijk en Centraal Station. Suggesties over de lijnvoering van overige bussen zoals buslijn 21 is niet aan het project. Het GVB (Gemeentelijk Vervoer Bedrijf) gaat over het optimaliseren van het busnetwerk en dat wordt elk jaar opnieuw bepaald, zodat de bereikbaarheid en overstapmogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn.
1625-1255	Niet handig dat de aansluiting van de 369 (ook HOV) bij Station Sloterdijk de slecht is en een stuk langer duurt dan de 3 minuten reistijdwinst voor de nieuwe buslijn.	Ter kennisgeving aangenomen

6051-5307	Leuk voor de mensen met geld die een huis konden kopen in de nieuwe wijk. Komt dit in plaats van het doortrekken van de metrolijn van de het Sloterdijk Station naar het CS? Dat is iets wat al 20 jaar geleden is toe gezegd maar nog nooit is uitgevoerd. De belangen van bewoners van Nieuw West, het grootste stadsdeel van Amsterdam, worden systematisch verwaarloosd en genegeerd.	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
1257-3464	1. De oversteek voor fietsers en voetgangers op de kruising tussen de Westerdoksdijk en de Westerdokskade is nu al gevaarlijk en er zijn veel 'bijna-ongelukken'. Ik ben zeker voor een HOV-verbinding, maar er moet iets gebeuren aan dit kruispunt om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. 2. Hetzelfde geldt verderop bij het Barentszplein - erg onhandig en gevaarlijk.	1. Voor Barentzplein voorziet het project "herinrichting van de Van Diemenstraat" in het verbeteren van de verkeerssituatie. Hier zal een voorrangsplein worden ingericht (voorzien 2026), met als onderdeel aan de west- en oostzijde een fietsoversteekplaats. Bij deze oversteekplaatsen dient slechts een rijstrook te worden overgestoken waardoor er goed zicht is op het aankomende verkeer. 2. Bij het kruispunt Westerdoksdijk – Westerdokskade is vanwege de zeer beperkte ruimte en naastgelegen beweegbare brug een dergelijk ingreep niet mogelijk. Momenteel wordt vanuit de Werkgroep Blackspots Amsterdam wel onderzocht in hoeverre hier de situatie verbeterd kan worden voor fietsers en voetgangers.
3899-2639	Het zijn ongetwijfeld prima plannen van de gemeente. Toch moet me van het hart dat het voor de bereikbaarheid van Amsterdam CS vanuit West en Nieuw-West naar mijn mening beter en logischer zijn om de metrolijn door te trekken. Het is onbegrijpelijk dat metrolijn 51 aan de westzijde van de stad stopt bij halte Isolatorweg. Het college zou er beter aan doen om zich in te spannen voor het rondmaken van de cirkel van metrolijn 51 dan voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol. De luchthaven is al uitstekend bereikbaar met het ov voor inwoners van Amsterdam, maar om vanuit Amsterdam-West en Nieuw-West centraal station te bereiken, moeten mensen zich in allerlei bochten wringen. Weliswaar is er een directe treinverbinding vanaf station Lelylaan, maar deze rit met de trein kost meer dan met de metro het geval zou zijn. Nog los van het het feit dat station Lelylaan voor de meeste inwoners van West en Nieuw-West niet echt dichtbij is. Om terug te komen op station Sloterdijk: ook vanaf daar zou een metroverbinding met Centraal Station logisch zijn, logischer en sneller dan een buslijn. Kortom: jammer dat er een busverbinding in het leven wordt geroepen, terwijl het sluiten van de cirkel van metro 51 een betere oplossing zou zijn, zoals hierboven uiteengezet.	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
6372-8124	Deze bus is een geweldig idee en zal twee belangrijke stations in Amsterdam met elkaar verbinden. Hierdoor worden meer reismogelijkheden mogelijk.	Ter kennisgeving aangenomen
5235-1608	Als deze nieuwe busverbinding wordt aangelegd, vrees ik dat de voetgangersoversteek van de Prinsengracht naar de Havenkade bij de sluis nog riskanter wordt. Deze oversteek voelt bijzonder onveilig als je de andere kant op moet gaan, omdat het verkeer dat van het treinstation komt een bocht in de weg maakt, waardoor het voor mij als voetganger moeilijk is om goed zicht te krijgen op de oncoming vehicles en de snelheid waarmee ze komen naar mij toe naderen. Ik gebruik deze oversteek meerdere keren per week tijdens mijn dagelijkse wandelingen en vind dit altijd een lastige plek om veilig over te steken. Ik hoop dat de stad gaat kijken naar de mogelijkheid om deze oversteek veiliger te maken.	Op het kruispunt Westerdoksdijk – Westerdokskade is vanwege de zeer beperkte ruimte en naastgelegen beweegbare brug een dergelijk ingreep niet mogelijk. Momenteel wordt vanuit de Werkgroep Blackspots Amsterdam wel onderzocht in hoeverre hier de situatie verbeterd kan worden voor fietsers en voetgangers.

1295-5737	Hoog tijd, als tenminste die nieuwe buslijn een voorloper is van de doortrekking van de Bijlmerlijnen van de metro vanaf het CS naar de Isolatorweg via het Westerdok.	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
5184-9745	Ik sta volledig achter het plan	Ter kennisgeving aangenomen
4962-7390	I would prefer if u would connect the area to Schiphol airport ...and just connect it to the nearby metro station. BTW, it is very bad, that Schiphol isn't connected to metro till now, so ppl have to use the bus or the train!	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
1018-4337	Ik woon Havenstad noord. Ik weet niet waarom we geen cirkellijn kunnen maken. De bus kan vanaf Sloterdijk naar het centraal station van Amsterdam rijden, de bus gaat door de IJ-tunnel en rijdt naar station Noorderpark. daarna gaan naar Coentunnel en ga terug naar station Sloterdijk. zo maken we havenstad als totaal we brengen havenstad zuid en noord samen. vind je deze cirkellijn een goed idee?	Het project beperkt zich tot de scope van de route van de HOV-bus tussen Sloterdijk en Centraal Station. Suggesties over de lijnvoering van overige huidige routes van bussen is niet aan het project. Het GVB (Gemeentelijk Vervoer Bedrijf) gaat over het optimaliseren van het busnetwerk en dat wordt elk jaar opnieuw bepaald, zodat de bereikbaarheid en overstapmogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn.
7258-1763	Goed idee!	Ter kennisgeving aangenomen

6705-9127	De nieuwe buslijn rijdt sneller naar het centraal station. Als de metro werkzaamheden heeft bij station zuid , dan kan ik sneller busverbinding naar het centraal station reizen om de metro 54 naar Gein reizen. De nieuwe bus verbinding zorgt dat Sloterdijk bereikbaar blijft samen met trein en het openbaar vervoer gvb Wel mooi bus verbinding naar het centraal station Als de metro paar dagen werkzaamheden heeft dan kan ik de nieuwe bus verbinding pakken naar Sloterdijk en naar centraal station Het is lastig om overstappen van metro 50 naar metro 54, veel te druk metro 54 richting Gein daar pak ik de nieuwe buslijn naar het centraal station daar pak ik metro 54 naar Gein De overstap op van der Madeweg is te druk en te voller station, De nieuwe bus is voor mij juist goed , mensen die moeite met lopen zoals ik kunnen dan in de bus zitten , Als er werkzaamheden bij station zuid kunnen niet direct naar huis , moeten een overstap maken op station van der Madeweg, waar ze niet kunnen zitten in de metro 54 , dat is voor mij moeilijk, Veel te drukker station van der Madeweg Dan pak ik liever de nieuwe buslijn	Ter kennisgeving aangenomen
1566-8775	Super goed idee voor de korte termijn en daarna nog de metro afmaken voor de lange termijn!	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.
1181-9784	Ziet er goed uit mensen! Vooral die busbaan bij de kamer van koophandel zal heel handig zijn. Ga zo door!	Ter kennisgeving aangenomen
8559-6790	Het zou nog beter zijn als de metro nu eindelijk eens wordt doorgetrokken vanaf Isolatorweg naar het CS. Dat is een duurzame en uiteindelijk veel betere oplossing.	Binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum gestart die naar verwachting eind 2028 wordt afgerond. Of er een OV-verbinding komt, en hoe die eruit komt te zien is afhankelijk van verdere (bestuurlijke) besluitvorming. Op de projectpagina https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/projecten/mirt-verkenning-ov-verbinding-sloterdijk-amsterdam-centrum wordt verwezen naar het startdocument op basis waarvan de MIRT-verkenning is gestart en is meer informatie te vinden over de verkenning. De samenwerkingsovereenkomst tussen betrokken partijen moet nog getekend worden en afspraken over de definitieve planning moeten nog worden gemaakt. Het zal in ieder geval na 2028 nog vele jaren duren tot indienststelling van een eventuele OV-verbinding. Voor die tijd is ontsluiting van het gebied echter ook al noodzakelijk, en daarvoor is de HOV-bus een belangrijke maatregel. De maatregelen die binnen dit project worden genomen hebben ook op de lange termijn meerwaarde, omdat de verbinding onderdeel blijft van het OV-netwerk.

Inbox mail	1. De aanleg van de busbaan de Ruijterkade verslechtert de fietsoversteek bij de Droogbak voor de richting Westerdoksdijk waar straks twee keer overgestoken moet worden. Als de gemeente beoogt om ook de fietsverbinding te verbeteren dan dient de huidige fietsoversteek behouden te blijven. 2. De indruk dat aan beide zijde van de Transformatorweg een volledig fiestpad komt blijk onjuist en is dus misleidend	1. De huidige oostelijke fietsoversteek is niet optimaal vanwege het smalle midden steunpunt. Er is op deze plek geen ruimte om dit te verbreden. De fietsoversteek opschuiven in westelijke richting zorgt voor een betere oplossing voor de fiets, omdat het steunpunt hier verbreed kan worden van 2,67 naar bijna 5 meter. Dit creëert meer opstelruimte voor de fiets. Momenteel zijn er nog werkzaamheden aan de stadkant van het stationsplein ter hoogte van de Martelaarsgracht. Zodra dit kruispunt wordt opgeleverd is er een fietsvriendelijke oversteek richting de Cuyperspassage en daarmee ook logische fietsroute naar de noord-westkant. 2. Zowel aan de noord- als zuidzijde komen volwaardige 2-richtingen routes voor de fiets. Tussen de Isolatorweg en Contactweg hebben fietsers momenteel geen eigen strook maar rijden over de parallelweg. Het is een juiste constatering dat er niet over de volledige lengte aan weerszijden een vrijliggend fietspad komt. In de volgende fase nemen we dit aandachtspunt mee en wordt bekeken of het noodzakelijk om dit anders in te richten.
Post	Graag wil ik namens FlixBus B.V. gebruik maken van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen in het kader van de inspraak op de Nota van Uitgangspunten HOV-bus Sloterdijk — Centraal Station. Daarbij ligt ons belang en de focus op het Piarcoplein, waar FlixBus haar Nederlandse hub heeft voor intercitybussen en internationale langeafstandsbussen. **Samenvatting** • Sloterdijk is met 2 miljoen passagiers per jaar de nationale hub voor intercitybussen en is als enige in Nederland door het Ministerie van IenW als internationale busterminal aangewezen. • FlixBus ziet de HOV-verbinding als uitgelezen kans om op het Piarcoplein bij station Sloterdijk ook goede faciliteiten voor intercitybussen te realiseren, en biedt aan om hiervoor actief te participeren. • Op het Piarcoplein zijn circa 8 haltes (5-6 vertrek, 2-3 aankomst) voor intercitybussen nodig. • FlixBus biedt aan circa 1,50 euro per passagier bij te dragen aan realisatie en onderhoud van haltevoorzieningen. • FlixBus wil graag een bemand serviceloket / backoffice voor servicemedewerkers en chauffeurs, plus voldoende wachtfaciliteiten voor passagiers. • Het is een uitgelezen kans om met de extra middelen rond de Basisweg parkeerplaatsen voor bussen te realiseren en daarmee de parkeerproblematiek rond het Sloterdijk op te lossen. **HOV-bus Sloterdijk-CS is positieve ontwikkeling en kans voor Sloterdijk** In het algemeen zien wij de voorgenomen HOV-verbinding tussen Sloterdijk en het Centraal Station als een positieve ontwikkeling en kans waardoor Sloterdijk met hoogwaardiger stedelijk openbaar vervoer met het Centraal Station wordt verbonden. Dit is tevens positief voor de circa 2 miljoen langeafstands- en intercitybusreizigers die van/naar Sloterdijk reizen (waarvan circa 1,8 miljoen met FlixBus). Ook de verbeterde ontsluiting van het Piarcoplein op het station en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit met meer groen zien wij als positieve ontwikkelingen. **Ontwikkeling van Sloterdijk tot nationale hub voor internationaal busvervoer** FlixBus rijdt sinds 2014 naar Sloterdijk, waarna een (onverwachte) ontwikkeling volgde, waarbij station Sloterdijk zich in enkele jaren tijd ontwikkelde tot de nationale hub voor intercity- en internationale langeafstandsbussen. Het nationale belang van Sloterdijk voor het internationale busvervoer is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigd door een aanwijzing als terminal voor internationaal busvervoer, als enige in Nederland. De enorme groei van het langeafstandsbusvervoer kwam voor de gemeente Amsterdam onverwacht. In eerste instantie werd voor de internationale	Met de voorgenomen herinrichting van het Piarcoplein ontstaat ook de mogelijkheid om faciliteiten te creëren die passend zijn voor het gebruik van het Piarcoplein als internationale busterminal. In de voorliggende NvU wordt daarbij uitgegaan van de realisatie van vier halteplaatsen voor het in- en uitstappen van reizigers van internationale buslijnen. Uit de eerste voorlopige ontwerpen blijkt dat dit aantal haalbaar is binnen de beperkte beschikbare ruimte die op het Piarcoplein aanwezig is rekening houdende met het benodigde aantal halte- en bufferplekken voor de HOV bus, de vergroening van het plein en het behoud van voldoende P+R parkeerplaatsen. Het verzoek van Flixbus om te onderzoeken of binnen deze randvoorwaarden het aantal halteplekken voor internationale busdiensten verhoogd kan worden zonder dat dit ten koste gaat van de overige beoogde functies op het Piarcoplein wordt meegenomen bij het maken van het voorlopig en definitief ontwerp. Dit geldt ook voor de wens voor een bemand serviceloket/ backoffice voor servicemedewerkers en chauffeurs en wachtfaciliteiten voor reizigers. In de volgende planfase zal, in samenspraak met toekomstige gebruikers, met name gekeken worden naar welke faciliteiten gedeeld kunnen worden. Hierbij zal ook het aanbod van Flixbus om financieel bij te dragen aan de realisatie en onderhoud van de haltevoorzieningen worden meegenomen. Het verzoek om tevens extra parkeerplaatsen voor bussen te realiseren rond bijvoorbeeld de Basisweg valt buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten. De mogelijkheden hiertoe zullen in een apart overleg tussen Flixbus, stadsdeel Nieuw West en de projectgroep Sloterdijk Centrum in kaart worden gebracht. Het doen van verder onderzoek naar de haalbaarheid van de door Flixbus gewenste realisatie van extra haltes en voorzieningen ten behoeve van internationale lijndiensten betekent niet een wijziging in het gemeentelijke beleid met betrekking tot de realisatie van Smart Mobility Hubs op andere locaties in de stad. De definitieve invulling van het Piarcoplein zal voor wat betreft de voorzieningen voor internationale lijndiensten hieraan getoetst worden. Daarbij geldt in algemene zin dat routering en haltes van de internationale lijnen zo gekozen worden dat de HOV-bus hier geen hinder of vertraging van ondervindt.

	bussen naar twee touringcarhaltes aan het Orlyplein aangewezen. Vanaf 2017 is op het Piarcoplein een "tijdelijk" internationaal busstation gerealiseerd, met 3 halteperrons met officieel 4 haltepositities — maar waar fysiek gemakkelijk 6 bussen passen. Daarnaast is FlixBus het leegstaande beheergebouw op het naastgelegen P+R-terrein gaan huren van de gemeente Amsterdam, alwaar nu een informatie- en serviceloket voor FlixBus-reizigers en een backoffice voor onze servicemedewerkers is gevestigd. Deze servicemedewerkers van FlixBus bemensen de bushaltes, voorzien reizigers van informatie en helpen bij het instapproces met de check-in. Vanwege de capaciteitsproblemen is het internationale busstation verder uitgebreid met 2 6 3 uitstaphaltes aan de andere zijde (noordzijde) van het P+R-terrein, waarmee aankomende en vertrekkende vervoerstromen van elkaar gescheiden werden. Daarnaast werden voor bussen 5 kortparkeer- c.q. bufferplaatsen nabij het aankomstperron ingericht. **Voorkeur om Sloterdijk te behouden als primaire hub voor intercity- en langeafstandsbussen** De balans na 10 jaar internationaal busvervoer op Sloterdijk is dat het internationale busstation inmiddels goed functioneert. Circa 2 miljoen reizigers per jaar met de intercity- en langeafstandsbussen is een enorme prestatie op de zeer beperkte ruimte. Bij gemeente en politiek is FlixBus nog steeds een relatieve onbekende, met name doordat het vervoer zichzelf organiseert, relatief soepel verloopt en er weinig klachten vanuit de omgeving zijn in verhouding tot de grote omvang. FlixBus rijdt op drukke dagen circa 200 busritten per dag van/naar/via Sloterdijk, wat overeenkomst met overdag ongeveer elke 6 minuten een FlixBus. Behalve dat Sloterdijk voor bussen uit het zuiden of oosten precies aan de verkeerde kant van de stad ligt, is Sloterdijk voor de rest ideaal. Als station is Sloterdijk uitstekend verbonden met zowel bus, tram, metro en trein, waarmee niet alleen de hele stad Amsterdam maar heel de noordelijke Randstad uitstekend bereikbaar is. Daarnaast ligt Sloterdijk bijna direct aan de A10, waardoor de 200 dagelijkse bussen bijna rechtstreeks op het autosnelwegennet kunnen invoegen. Station Sloterdijk heeft bovendien voldoende voorzieningen. Er zijn ook klachten en tekortkomingen, maar die zijn vrijwel allemaal terug te leiden naar het tijdelijke karakter van het internationale busstation — waardoor de voorzieningen op het Piarcoplein zelf erg karig zijn. FlixBus heeft zelf met de opening van het serviceloket en het plaatsen van automaten en kluisjes zelf al enige faciliteiten gerealiseerd, maar met name de wachtfaciliteiten en de bereikbaarheid van toiletten zijn onvoldoende. Dit zijn echter zaken die relatief eenvoudig oplosbaar zijn wanneer het internationale busstation een meer permanent karakter zou krijgen. **Smart Mobility Hub minder geschikt voor intercitybussen van FlixBus** Lange tijd was het de bedoeling dat direct naast station Duivendrecht een nieuw internationaal busstation zou worden gerealiseerd, waarvoor ontwerpen zijn gemaakt en FlixBus bij betrokken was. Door bestuurlijke miscommunicatie met de gemeente Ouderamstel is dit project in de ijskast belandt, en werd gesuggereerd om de internationale langeafstandsbussen dan maar een plek te geven bij de Smart Mobility Hub bij de Arena. FlixBus ziet deze Smart Mobility Hub niet zitten als haar primaire hub. De Smart Mobility Hub is meer passend voor "touringcars" en de "traditionele" internationale langeafstandsbussen (zoals Eurolines vroeger aanbood naar bestemmingen ver weg), maar niet passend voor het concept dat FlixBus hoofdzakelijk aanbiedt, wat zich meer typeert als "intercitybussen": relatief frequent en snel vervoer, met name in aanvulling op de trein. Hoewel ook FlixBus enkele exotische verbindingen heeft naar locaties ver weg, is het grootste deel van de busverbindingen en het overgrote deel van de reizigers onderweg tussen Amsterdam en bestemmingen in Duitsland, Belgie, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk of in Nederland zelf. Met de enorme volumes is het noodzakelijk dat FlixBus direct bij een van de grotere treinstations halteert. We hebben het immers over gemiddeld 5000 reizigers per dag — maar op drukke dagen zijn dat zelfs ruim meer dan 10000 reizigers. Het is bovendien onwerkbaar dat de hub bij thuiswedstrijden van AJAX of concerten slechts beperkt of helemaal niet bereikbaar zou zijn. Ook vanuit verkeerskundig- en	

	veiligheidsoogpunt lijkt het niet verstandig om de nationale hub voor internationaal busvervoer naast de Arena te zetten. De oorspronkelijk geplande terminal Duivendrecht zou overigens wel een geschikt alternatief zijn, maar de Smart Mobility Hub is te ver van zowel Duivendrecht als Bijlmer. Bij station Bijlmer, het Amstelstation en het Centraal Station lijkt onvoldoende ruimte voor de volumes van FlixBus — waarmee Sloterdijk in feite de meest geschikte locatie is. Dit ondanks de locatie aan de noordwestzijde van de stad. De ligging direct aan de A10 maakt de extra rijtijd beperkt. **Internationale bushub met toekomstige internationale treinen** Daarnaast speelt mee dat we nu in Nederland nog alleen over FlixBus spreken, maar wij over slechts enkele jaren een multimodaal vervoersaanbod bieden met FlixBus en FlixTrain. In Duitsland is dit reeds realiteit, maar we zullen ook in enkele jaren zien dat de "dikste" vervoerstromen van FlixBus vanuit Amsterdam zullen worden bediend door FlixTrain, die gevoed wordt met FlixBussen vanuit kleinere steden. Die toekomstige FlixBus is bovendien zero-emissie. Het is dus van belang dat de internationale bushub van Nederland tevens een treinstation is waar internationale treinen zouden kunnen halteren. Ook daar heeft Sloterdijk de beste papieren. **Wat is er nodig voor Sloterdijk-Piarcoplein voor HOV en intercitybussen?** Om goed te functioneren is een vergelijkbare haltecapaciteit nodig als momenteel voor internationale bussen beschikbaar is, te weten circa 8 haltes. Deze zouden kunnen worden verdeeld in aankomst- en vertrekhaltes, waarbij aankomsthaltes slechts kortdurend bezet worden en derhalve met 2 a 3 halteerposities kan worden volstaan. Dit betekent 4 extra halteposities ten opzichte van het ontwerp in de Nota van Uitgangspunten. Wij denken dat dit te doen is met een aanpassing van het ontwerp met een efficienter gebruik van de beschikbaar ruimte. Dit hoeft bovendien netto niet ten koste te gaan van het geplande groen, waarvan wij graag juist meer zouden willen zien. Daarnaast is het wenselijk alle vervoerders — ook de stads- en streekvervoerders — nog eens kijken naar het benodigde ruimtebeslag voor hun operaties. Op basis van de ontwikkelingen ten aanzien van elektrische bussen kunnen vragen worden gesteld in hoeverre "opportunity charging" met het bereik van moderne elektrische bussen nog steeds noodzakelijk of gewenst is, nu "depot charging" en/of het uitwisselen van bussen het "bijiaden" op haltes op veel plaatsen al overbodig heeft gemaakt. Daarnaast kan de vraag worden gesteld of het wenselijk is dat voor laden en pauzeren gebruik wordt gemaakt van halteperrons, wanneer er een tekort aan halteperroncapaciteit is. Zelf zijn wij bereid het bufferen en pauzeren te verplaatsen naar elders, indien daarvoor in de omgeving een locatie te vinden is. Wij denken graag mee over mogelijke oplossingen en ontwerpen. FlixBus huurt op dit moment een informatie- en kaartverkooploket, dat tevens dient als backoffice en toiletvoorziening voor het servicepersoneel van FlixBus dat op de haltes assisteert en buschauffeurs. We zouden graag een vergelijkbare voorziening in de nieuwe situatie zien. Wellicht is hier een combinatie te maken met het geplande "chauffeurshuisje" voor de stadsbussen. Ook voor de sociale veiligheid is een bemand loket van FlixBus een grote meerwaarde. **FlixBus wil participeren en kan financieel bijdragen** Wij zien de komst van de HOV-verbinding naar het Piarcoplein als unieke kans om een echt goede busterminal te realiseren, zowel voor stads-, streek-, als intercitybussen. Het is bovendien doelmatig om de bestaande faciliteiten op Sloterdijk door te ontwikkelen, in plaats van een geheel nieuwe locatie te ontwikkelen die niet beantwoordt aan de behoefte. FlixBus wil actief participeren en is bovendien bereid om financieel bij te dragen, bijvoorbeeld via een bijdrage per haltering of per passagier. Daarbij kan gedacht worden van circa 1,50 euro per passagier, wat ongeveer 3 miljoen euro per jaar betekent. Met dit geld moeten de bijkomende faciliteiten voor de intercitybussen kunnen worden bekostigd.	

	In dit verband verwijzen wij ter inspiratie naar Maastricht waar FlixBus samen met de gemeente en provincie een internationaal busstation heeft ontwikkeld aan de achterzijde van het treinstation, en daarvoor een vergoeding per bus betaalt. Een ander voorbeeld is het busstation van Eindhoven Airport, waar FlixBus een eigen perron heeft naast de stads- en streekbussen en een vergoeding per passagier betaalt. De extra inkomsten die het internationale busstation kan genereren kunnen ook gebruikt worden om de voorzieningen voor de reizigers naar een hoger niveau te tillen, bijvoorbeeld door middel van een overkapping boven een deel van de haltes en/of de instapzones. Daarnaast is reisinformatie voor de reizigers van groot belang, zowel qua wayfinding als accurate vertrekinformatie. FlixBus werkt momenteel aan een koppeling met het NDOV, zodat FlixBus geIntegreerd kan worden in reisinformatiesystemen. **Nu de kans om ook buffer- en parkeerproblematiek bussen op te lossen** In de NvI wordt onderkend dat er een opgave is voor de buffer- en parkeerproblematiek met touringcarbussen op Sloterdijk, maar dit valt buiten de scope van het project. De aanstaande herinrichting van het Piarcoplein gaat ten koste van de bestaande buffer- en parkeerplekken bij de aankomsthalte, wat zal leiden tot overlast elders in de omgeving. Wij willen daarom voorstellen om de ontwikkelingen rond het Piarcoplein en de extra middelen vanwege het internationale busstation te gebruiken om óók een oplossing te realiseren voor deze parkeerproblematiek. Bussen hoeven niet per se in de schaarse openbare ruimte naast het station te pauzeren, parkeren of te laden, maar zouden dat ook in de nabije omgeving kunnen doen. Met name rond de Basisweg lijkt ruimte te zijn om parkeerplaatsen voor bussen te realiseren, bijvoorbeeld om grond die onbebouwd moet blijven vanwege ondergrondse leidingen. Wij denken dan bijvoorbeeld aan de Basisweg onder het viaduct van de Westrandweg, of de brede middenberm van de Radarweg direct ten noorden van de Basisweg. Deze locaties zijn om loopafstand van station Sloterdijk en zijn daarmee ook interessant om te parkeren of te pauzeren. **Bereikbaarheid tijdens bouwperiode** Tot slot willen we benadrukken dat bereikbaarheid van het internationaal busstation ook tijdens de bouwperiode van groot belang is. Graag treden wij hierover in overleg. Kortom, wij willen als FlixBus graag aanhaken op dit project, omdat de HOV-verbinding een uitgelezen kans voor Amsterdam is om ook goede faciliteiten voor intercitybussen en internationale lijndiensten te realiseren. Daarbij wil FlixBus actief participeren en bieden wij aan een structurele financiële bijdrage te leveren via een gebruiksvergoeding, waarmee er dekking is voor aanvullende faciliteiten.	

Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording
HOV Sloterdijk
Juni 2024