Gemeente Amsterdam

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



Inhoud

1 Aanleiding ontwikkeling Haven-Stad 3

1.1 Ontwikkeling Haven-Stad 7
1.2 HOV-bus maakt bouw woningen mogelijk 7
1.3 Ontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier en Contactbuurt 7
1.4 Eindbeeld mobiliteitsstrategie Haven-Stad 8

2 Tracé HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station 10

2.1 Algemeen 12
2.2 Huidige situatie OV-lijnen omgeving Haven-Stad 13
2.3 Verkenning alternatieve tracés HOV-bus Sloterdijk | CS 13
2.4 Voorkeurstracé HOV-bus Sloterdijk | CS 15
2.5 Rijtijden en betrouwbaarheid HOV-route 17
2.6 Haltes op de HOV-route 18
2.7 Inpassing HOV-bus in bestaand OV-netwerk 19

3 Herinrichting Piarcoplein 21

3.1 Huidige situatie station Sloterdijk 23
3.2 Verkenning Piarcoplein 23
3.3 Uitgangspunten herinrichting Piarcoplein 24
Toekomstige ontwikkeling
station Sloterdijk 28

4 Herinrichting Transformatorweg 29

4.1 Huidige situatie 31
4.2 Verkenning inrichting Transformatorweg 32
4.3 Uitgangspunten herinrichting Transformatorweg 33

5 Kruising Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg tot CS 37

5.1 Huidige situatie 39
5.2 Verkenning tracé kruising Transformatorweg/Nieuwe Hemweg | CS 39
5.3 Uitgangspunten voorkeurstracé tussen de kruising
Transformatorweg/Nieuwe Hemweg | CS 40

6 Context, planning en vervolg 45

6.1 Planning en fasering 47
6.2 Duurzaamheid 47
6.3 Kosten en Risico's 48
6.4 Raakvlakprojecten 48
6.5 Participatie en inspraak bewoners en ondernemers 50
6.6 Vervolg 50

7 Bijlagen 51

7.1 Bronnen 52



Aanleiding ontwikkeling Haven-Stad

1.1 Ontwikkeling Haven-Stad

1.2 HOV-bus maakt bouw 21.000 woningen mogelijk

1.3 Ontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier en Contactbuurt

1.4 Eindbeeld mobiliteitsstrategie Haven-Stad


CITARO
Bus of the Year 2007

HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station

Voor u ligt een plan voor een nieuwe Hoogwaardig Openbaar Vervoerbusverbinding (HOV-bus) tussen station Amsterdam Sloterdijk en het Centraal Station. Het plan is meer dan alleen een openbaar vervoerverbinding. Tegelijk worden diverse plekken aantrekkelijk, leefbaar en duurzaam ingericht ten behoeve van de ontwikkeling van de omliggende buurten en gebruikers. Zo wordt het Piarcoplein, dat nu een verouderde uitstraling heeft en dienst doet als parkeerterrein en gebruikt wordt voor internationale lijndiensten, getransformeerd naar een groen en uitnodigend plein met een busstation en mobiliteitshub.

De Transformatorweg wordt duurzaam en klimaatadaptief ingericht. Er komt een parkstrook met water, zodat het bijdraagt aan een prettig woon- en werkmilieu van de verkeersluwe deelgebieden van Haven-Stad aan weerszijden van de weg.
Op verschillende plekken komt ruimte voor ontmoeten, die ruimte is er in de huidige situatie in beperkte mate. Het project HOV-bus is dus meer dan alleen een OV-verbinding en heeft met de nieuwe inrichting van straten betekenis voor de omliggende woon- en werkbuurten.

‘Ruimte maken voor (nieuwe) Amsterdammers’
De kern van het project is een HOV-bus, dat is een betrouwbare en snelle bus die vaker rijdt en daardoor meer mensen kan vervoeren. Deze verbinding is nodig voor de nieuwe bewoners en bedrijven in Haven-Stad. Haven-Stad biedt ruimte voor 40.000 tot 70.000 nieuwe woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen.
De transformatie van de huidige bedrijventerreinen naar gemengde hoogstedelijke woon/werkgebieden gebeurt op een duurzame en toekomstbestendige wijze. Hierin speelt OV een belangrijk rol, evenals voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Met de HOV-bus verbetert ook de bereikbaarheid voor de bestaande buurten Spaarndammerbuurt, Houthaven en Zeeheldenbuurt naar zowel het Centraal Station als station Sloterdijk.

Op de langere termijn is voor Haven-Stad een gesloten metroringlijn tussen station Isolatorweg en het Centraal Station nodig. Met een snelle en betrouwbare HOV-bus tussen station Sloterdijk en Centraal Station wordt een eerste stap gezet om het OV in dit gebied op korte termijn te verbeteren.

Dit plan en de keuzes die zijn gemaakt passen in de visie van het koersdocument ‘Amsterdam maakt ruimte’.

Deze Nota van Uitgangspunten is opgesteld samen met de Vervoerregio Amsterdam en GVB en bevat de belangrijkste uitgangspunten voor het vervolg.

Meer informatie over het project vindt u op amsterdam.nl/hovhavenstad.

Samenvatting

Deze nota bevat een beschrijving van de belangrijkste uitgangspunten voor het project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station. 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. Het beoogde tracé van de nieuwe HOV-verbinding loopt van Station Sloterdijk – het Piarcoplein – via de Basisweg, de Transformatorweg, de Spaarndammerdijk, de Tasmanstraat en de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk naar het Centraal Station. Dit tracé volgt, conform het uitgangspunt voor een HOV-verbinding, zoveel mogelijk de hoofdinfrastructuur (Plusnet en Corridor auto). Algemeen uitgangspunt voor het HOV-waardig maken van de route is dat de betrouwbaarheid en de doorstroming wordt verbeterd voor de bus. Dit betekent onder meer het met prioriteit kunnen wegrijden bij kruispunten en/of met een voorstart kunnen wegrijden. Daarnaast worden de haltes op het tracé zoveel mogelijk conform de richtlijnen van R-Net ingericht met digitale route-informatie en ruimte voor fietsparkeren.

Belangrijkste ingrepen
De belangrijkste fysieke ingrepen die in het kader van het project worden gedaan:

- Een nieuw busstation aan de noordzijde van station Sloterdijk op het Piarcoplein, inclusief een nieuwe ontsluiting op de Basisweg. Dit zorgt voor een gemiddelde rijtijdwinst van circa 2,5 minuut. Het Piarcoplein krijgt een geheel nieuwe inrichting waarbij naast in- en uitstapplekken voor de HOV-bus, ook haltes komen voor internationale busdiensten en ruimte voor fietsparkeren en deelvervoer (mobiliteitshub). Daarnaast wordt het plein groener gemaakt zodat de verblijfskwaliteit verbetert. Consequentie is dat ongeveer de helft van de huidige parkeerplaatsen op het plein komt te vervallen – uitgangspunt is dat de P+R capaciteit gelijk blijft en dat er ruimte is gereserveerd voor internationale lijndiensten.
- Aanpassing van het kruispunt A10 Basisweg/Transformatorweg. Door het toevoegen van extra ‘opstelvakken’ verbetert de doorstroming voor de HOV-bus en wordt zowel de betrouwbaarheid vergroot als rijtijdwinst gehaald.
- Herinrichting van de Transformatorweg tot aan de Contactweg inclusief realisatie van een watergang en het maken van toegankelijk verblijfsgroen. Herinrichting is nodig ten behoeve van de woningbouw en de nieuwe bewoners van de Contactbuurt (de nieuwe naam voor Sloterdijk 1 Zuid). De nieuwe weginrichting bestaat uit 2x2 rijstroken, vrijliggende fietspaden en voldoende ruimte voor voetgangers. Op termijn kunnen vrije busstroken worden gerealiseerd. Vanwege de noodzakelijke watergang en omdat de weg wordt opgehoogd voor het klimaatbestendig maken van het gebied kunnen de huidige bomen niet blijven staan.
- Ten noorden van de Spaarndammertunnel wordt een vrije busbaan tussen de Archangelweg en de Houthavenweg gemaakt. Dit maakt de route meer betrouwbaar. Deze busbaan kan in de toekomst ook gebruikt worden door buslijn 48 en door tramlijn 5. In verband hiermee wordt de huidige bushalte ter hoogte van de Zaanstraat verplaatst naar de hoofdrijbaan. Consequentie van de vrije busbaan is dat het Houthavenpark niet geheel conform de huidige plannen kan worden uitgevoerd.
- Bij de De Ruijterkade richting Centraal Station, wordt vanaf (de boog) bij de Kamer van Koophandel richting het kruispunt een vrije busstrook ingericht. Dit verbetert de doorstroming.

1 Aanleiding ontwikkeling Haven-Stad

1.1 Ontwikkeling Haven-Stad

In de komende 35 jaar transformeert het bestaande haven- en bedrijfsgebied binnen de Ring A10 aan de westzijde van de stad naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Onder de naam Haven-Stad ontstaat hiermee een complete en duurzame stad met uiteindelijk tussen de 40.000 en 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen. Bij het maximale programma wonen er in Haven-Stad in de eindsituatie rond de 140.000 mensen – dat zijn bijna 20.000 mensen per vierkante kilometer. Ter vergelijking: de wijken met de hoogste dichtheid in Amsterdam, Centrum en West hebben een dichtheid van 14.000 en 15.000 inwoners. Deze hoge dichtheden zorgen voor heel veel mobiliteit op een relatief klein oppervlakte. Deze mobiliteit zal, vanuit het perspectief van duurzaamheid en de zeer beperkte ruimte voor autobezit (maximaal één parkeerplaats beschikbaar per vijf woningen), opgevangen moeten worden door hele goede verbindingen voor voetganger, fiets en openbaar vervoer. Hoewel de ontwikkeling van Haven-Stad gefaseerd plaatsvindt, is het voor deze mobiliteitshift van auto naar OV en fiets belangrijk dat deze verbindingen al bij aanvang gereed zijn voor de nieuwe bewoners.

1.2 HOV-bus maakt bouw woningen mogelijk

De HOV-bus[1] Sloterdijk – Centraal Station (CS) is de eerste openbaar vervoerverbinding die in het kader van Haven-Stad wordt gerealiseerd. Deze HOV-verbinding biedt onder meer de nieuwe inwoners van de wijken Sloterdijk Stationskwartier (de nieuwe naam voor Sloterdijk Centrum) en de Contactbuurt (de nieuwe naam voor Sloterdijk I Zuid) een goede en snelle verbinding met het stationsgebied Sloterdijk en het centrum van de stad. In Sloterdijk Stationskwartier worden vanaf 2025 circa 2.500 woningen bewoond door 4.000 tot 6.000 mensen. In de Contactbuurt komen circa 4.700 woningen. Ook zorgt de HOV-bus Sloterdijk – CS voor een betere verbinding voor huidige werknemers van bedrijven in onder meer de Minervahaven en voor de inwoners van de Spaarndammerbuurt en de Houthaven (2.700 nieuwe woningen gereed in 2025).
Daarnaast zorgt de aansluiting van deze HOV-bus op de pontverbindingen tussen Pontsteiger en Noord (NDSM-werf en Distelweg) voor een betere en snellere verbinding met voorzieningen aan de zuidzijde van het IJ. Uit de vervoersberekeningen Haven-Stad blijkt dat met de aanleg van de HOV-bus Sloterdijk – CS in totaal 21.000 woningen in Haven-Stad aan de zuidzijde in de komende jaren kunnen worden gebouwd.
Daarna is, om de verdere groeiende vraag naar mobiliteit op te vangen, het sluiten van de metroringlijn (tussen metrostation Isolatorweg – CS) nodig.

1.3 Ontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier en Contactbuurt

Onderdeel van het project HOV-bus Sloterdijk – CS is de herinrichting van zowel het Piarcoplein als de Transformatorweg. Het Piarcoplein wordt heringericht als een toegankelijke en groenere omgeving geschikt voor meerdere functies: HOV-bus, internationale

1 Definitie: Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV): Stad- of streekvervoer dat een grote reizigerscapaciteit heeft en voldoet aan de hoge eisen op het gebied van doorstroming (hoge gemiddelde rijssnelheid), betrouwbaarheid, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.

buslijnen, fietsparkeren, deelmobiliteit en P+R. Deze herinrichting biedt ook een positieve impuls aan de transformatie van het Sloterdijk Stationskwartier tot een gemengd woon-werkgebied. De Transformatorweg, nu een drukke verkeersweg met weinig verblijfskwaliteit, wordt getransformeerd tot een aantrekkelijke stadslaan met brede voetpaden, ruime fietspaden in twee richtingen en toegankelijk groen. 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. Vanwege dit belang voor de woningbouw heeft het Rijk in het kader van de Novex gelden, bedoeld voor het versnellen van woningbouw tot 2030, een grote financiële bijdrage aan het project gegeven.

Samengevat bestaan de hoofddoelstellingen van het project uit:

1. Tijdig en kwalitatief hoogwaardig OV –> Voor de ontwikkeling van Haven-Stad en de aansluiting met de tussenliggende gebieden :
   – Ontsluiten van nieuwe en bestaande woon- en werkgebieden.
   – Beschikbaar stellen van snel, betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoer in het gebied.
   – Bijdrage leveren aan mobiliteitsshift van auto naar OV, fiets en lopen.
   – Verbetering van de aansluiting S102 (Transformatorweg/ Basisweg met de A10).
2. Kwaliteitsverbetering en verduurzaming van de openbare ruimte door:
   – Een Piarcoplein met verblijfskwaliteit met meer groen en betere sociale veiligheid.
   – Hogere verblijfskwaliteit op de Transformatorweg door toegankelijk groen, water en betere oversteekvoorzieningen.
   – Klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling van de Contactbuurt en de Isolatorbuurt mogelijk maken door realisatie van een watergang.
   – Verbetering van (doorgaande) fiets- en wandelroutes.

1.4 Eindbeeld mobiliteitsstrategie Haven-Stad

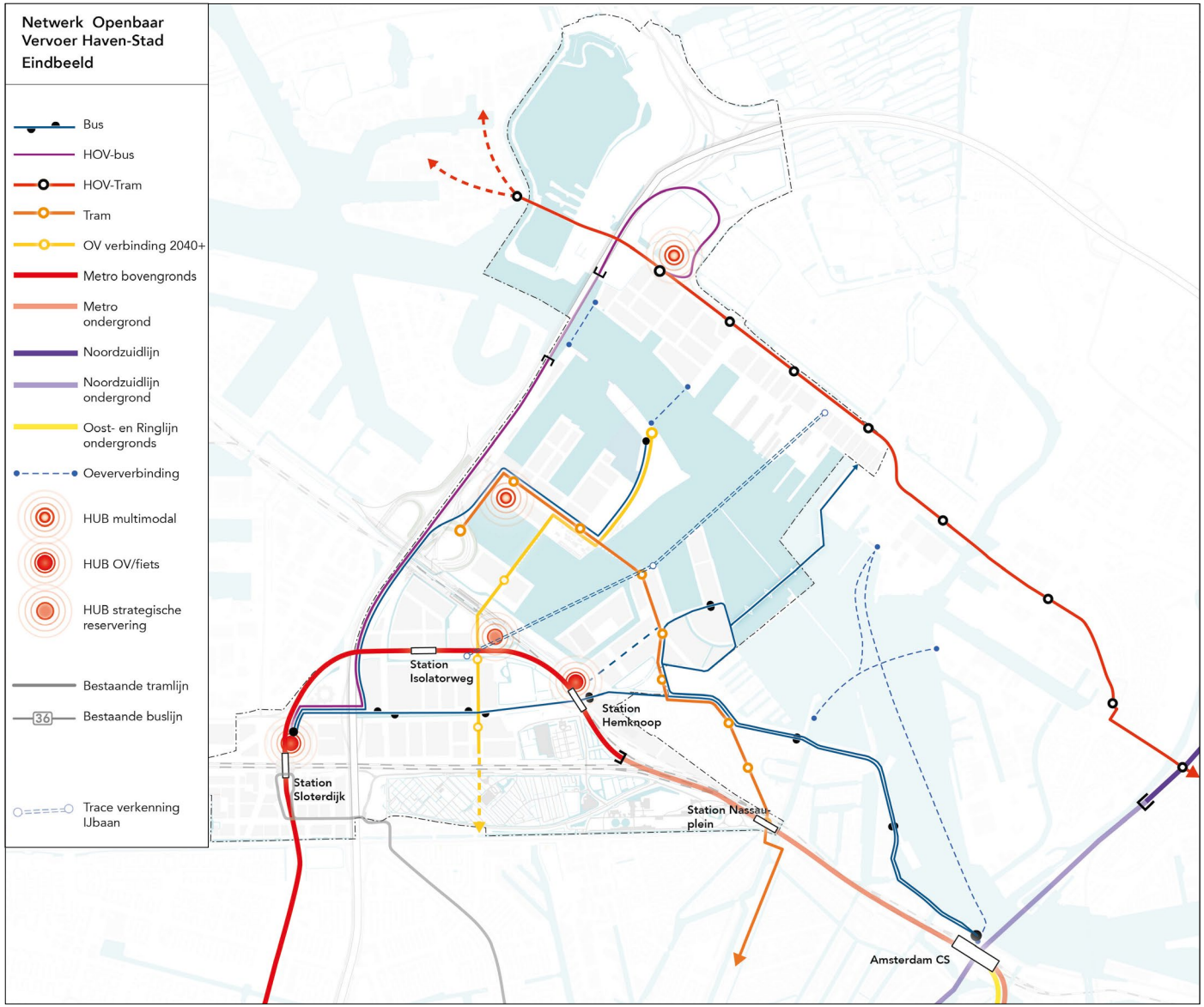
In de mobiliteitsstrategie Haven-Stad is met betrekking tot de ontsluiting van Haven-Stad met openbaar vervoer het eindbeeld op de volgende pagina opgenomen (figuur 1).

Het eindbeeld voor de zuidzijde bestaat voor wat betreft OV uit:

- Een doorgetrokken metroringlijn tussen station Isolatorweg en CS.
- Een doorgetrokken tramlijn 5, via de Spaarndammerstraat, naar de Minervahaven.
- De HOV-bus Sloterdijk – CS.

Zoals aangegeven is de komst van de HOV-bus voldoende om aan de vervoersvraag gerelateerd aan 21.000 nieuwe woningen te voldoen. Vanaf dat moment ontstaat een kantelpunt en is aan de zuidzijde van het IJ een gesloten (tot CS) metroringlijn (of vergelijkbaar alternatief) noodzakelijk om nog meer woningen toe te voegen en aan de vervoersvraag te kunnen blijven voldoen. Voor de ontsluiting van de Minervahaven en mogelijk op termijn de Coen- en Vlothaven is het doortrekken van tramlijn 5 voorzien. Voor de verbinding met Noord wordt voorzien in een HOV-bus via de Coentunnel en de realisatie van de Westbrug die ook geschikt is voor OV.

2 In 2022 is nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd waarbij ook de variant is meegenomen waarbij de metrolijn in eerste instantie alleen verlengd wordt naar de Hemknoop (toevoegen één extra halte na de Isolatorweg). Voor het realiseren van dit extra metrostation is in het Bestuurlijk Overleg Mirt (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) van november 2022 vanuit Rijk, regio en gemeente geld beschikbaar gesteld. Hieruit komt naar voren dat de faserings-variant van het sluiten van de metro-ringlijn in de tijd beperkt (afhankelijk van het groeiscenario van Haven-Stad tussen 2037 en 2041) houdbaar is. Voor de verdere ontwikkeling van Haven-Stad is zoals eerder vermeld ook de HOV-bus Sloterdijk – CS onvoldoende en is een schaalsprong met de gesloten metroringlijn vereist.



Voor het autoverkeer voorziet de mobiliteitsstrategie Haven-Stad in het op termijn opwaarderen van de Nieuwe Hemweg tot de belangrijkste ontsluitingsweg voor autoverkeer in Haven-Stad. Dit door onder meer het kruispunt met zowel de Transformatorweg als de A10 aan te passen. Hieraan gekoppeld en/of indien het noodzakelijk is om de verbinding HOV-waardig te houden, zal de Transformatorweg afgewaardeerd worden tot een stadslaan met 2x1 rijstroken voor auto's en met in beide richtingen vrije busstroken. Op dit moment heeft de Transformatorweg nog 2x2 rijstroken. Het verbeteren van de vrijliggende fietspaden langs de Transformatorweg maakt ook onderdeel uit van de mobiliteitsstrategie die als belangrijk doel heeft om naast goede OV-verbindingen ook te zorgen voor snelle en kwalitatief goede fiets- en voetgangersverbindingen.

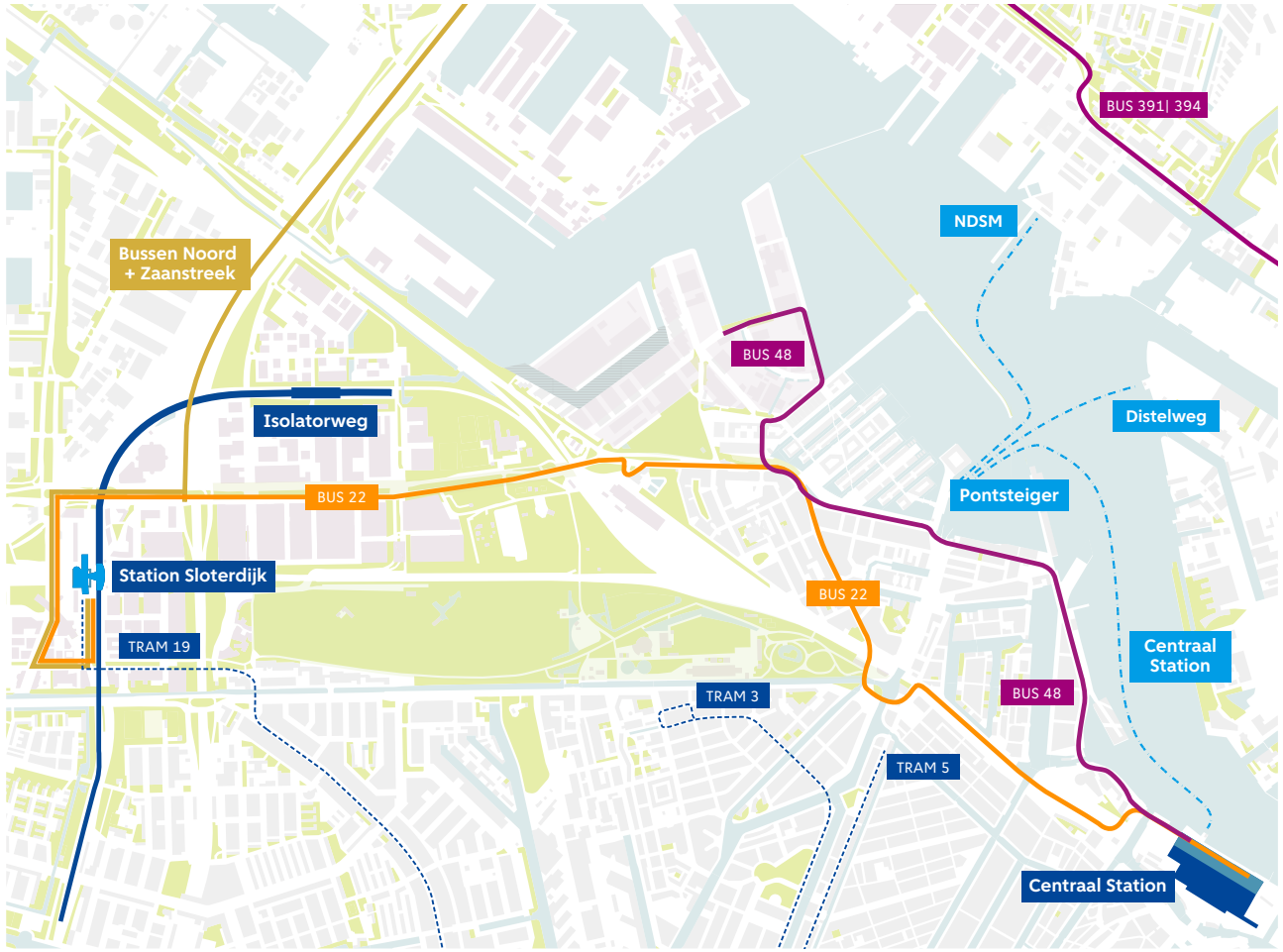
Figuur 1 Eindbeeld OV Haven-Stad, bron: Mobiliteitsstrategie Haven-Stad 2022.

2 Tracé HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station

2.1 Algemeen
2.2 Huidige situatie OV-lijnen omgeving Haven-Stad
2.3 Verkenning alternatieve tracés HOV-bus Sloterdijk | CS
2.4 Voorkeurstracé HOV-bus Sloterdijk | CS
2.5 Rijtijden en betrouwbaarheid HOV-route
2.6 Haltes op de HOV-routes
2.7 Inpassing HOV-bus in bestaand OV-netwerk


RNET

2 Tracé HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station



Figuur 2 Huidige OV-verbindingen in het gebied (buslijn 22 = oranje, buslijn 48 = paars)

2.1 Algemeen

Als onderdeel van het project HOV-bus Sloterdijk – CS is een afweging gemaakt binnen het kader van de groeiende stad waar voldoende ruimte wordt geboden voor een gezond leven, ruimte voor ontmoeting, ruimte om op te groeien en ruimte om onszelf te kunnen verplaatsen. In Amsterdam maakt ruimte is deze opgave verder uitgewerkt. Voor het tracé is gezocht naar een goede balans tussen een zo kort mogelijke rijtijd en een zo groot mogelijke betrouwbaarheid enerzijds en het belang van de voetganger, fietser en het creëren/behouden van groene en prettige verblijfs- en ontmoetingsruimte anderzijds. Bij de keuze van het HOV-tracé geldt als algemeen uitgangspunt dat de bus zoveel als mogelijk via de hoofdinfrastructuur rijdt. Zo kan met zo min mogelijk fysieke ingrepen een zo betrouwbaar mogelijke route worden gerealiseerd.

De kortste route via de bestaande hoofdinfrastructuur loopt van station Sloterdijk via de Basisweg, Transformatorweg, Spaarndammerdijk, Tasmanstraat, Van Diemenstraat en Westerdoksdijk naar het Centraal Station. Deze route is ook al opgenomen in de beleidsdocumenten Integraal Raamwerk Haven-Stad en de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad. Er is een verkenning gedaan naar alternatieve tracés. Daarbij is gekeken welke aanpassingen per tracé nodig zijn

om een zo betrouwbaar mogelijke HOV verbinding te realiseren. Hierbij is ook, zoals gebruikelijk bij een HOV-verbinding, gekeken naar de mogelijkheden voor het aanleggen van vrije busbanen en/of -stroken. In de afweging is daarbij meegenomen dat, met name in de bestaande stad, realisatie van aparte busbanen als belangrijk nadeel heeft, los van het kostenaspect, dat ook kruispunten groter gemaakt moeten worden. Hiermee kan de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid voor met name fietsers en voetgangers in het geding komen. Op specifieke locaties daargelaten, strookt de aanleg van extra rijbanen en/of -stroken voor verkeer niet met de hiervoor geschetste opgave voor een groeiende stad.

2.2 Huidige situatie OV-lijnen omgeving Haven-Stad

In de huidige situatie rijden er diverse reguliere bussen in het gebied Haven-Stad naar station Sloterdijk en het CS. Daarnaast is er de metrohalte Isolatorweg en zijn er twee voet- en fietsersponten naar Amsterdam Noord.

Buslijn 22 rijdt tussen station Sloterdijk en het Centraal Station via de Transformatorweg en de Spaarndammerbuurt. Er wordt op dit moment tot 6x per uur gereden, voor de Coronapandemie zelfs tot 10x per uur, in de spits. Op de eindpunten, op de Spaarndammerstraat en op het Haarlemmerplein, kan op andere lijnen worden overgestapt.
Buslijn 48 rijdt vanuit de Minervahaven naar het Centraal Station, via de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk. Er wordt tot 10x per uur gereden in de spits, overdag tot 6x per uur. Bij de halte Spaarndammerbuurt kan tussen lijn 22 en lijn 48 worden overgestapt, waardoor ook tussen de Minervahaven en station Sloterdijk kan worden gereisd. In het westen van Haven-Stad ligt metrostation Isolatorweg. Dit is het eindpunt van metrolijn 51 naar Centraal Station en metrolijn 50 naar Amsterdam Zuidoost, beide via Amsterdam Zuid. Ten oosten van Haven-Stad ligt de Pontsteiger, waar twee ponten vertrekken naar Amsterdam Noord:

- Pont F6 vaart maandag t/m vrijdag 2x per uur naar de Distelweg. In de spits wordt tot 4x per uur gevaren.
- Pont F7 vaart maandag t/m zondag 2x per uur naar het NDSM-terrein.

2.3 Verkenning alternatieve tracés HOV-bus Sloterdijk | CS

Op basis van de overwegingen die in paragraaf 2.1 benoemd zijn loopt de voorkeursroute van de HOV-bus Sloterdijk – CS via de bestaande hoofdinfrastructuur: station Sloterdijk via de Basisweg, Transformatorweg, Spaarndammerdijk, Tasmanstraat, Van Diemenstraat en Westerdoksdijk naar het Centraal Station en vice versa. In de voorfase van het project is ook onderzocht of er alternatieve tracés mogelijk zijn. In het bepalen van het voorkeurstracé is op een aantal onderdelen, mede op basis van de studie Tracéverkenning HOV Sloterdijk CS van het bureau Movares (6 juli 2020), een afweging gemaakt:

1. Aanlanding bij Station Sloterdijk op het Carrascoplein of het Piarcoplein.
2. Route via de Spaarndammertunnel (=hoofdinfrastructuur) of via de ventweg (Spaarndammerdijk, route lijn 22/48).
3. Route via een vrijliggende busbaan Archangelweg-Houthavenweg in plaats van route via Spaardammerdijk.
4. Route via Van Diemenstraat en Westerdoksdijk (= hoofd-infrastructuur) of via Spaarndammerstraat of Houtmankade naar Haarlemmerplein/Centraal Station.

Ad 1. Aanlanding bij Station Sloterdijk op het Carrascoplein of het Piarcoplein
Gebleken is dat een aanlanding aan de zuidzijde van station Sloterdijk op het Carrascoplein grote nadelen heeft qua inpassing en reistijd.
Uit onderzoek blijkt dat de huidige configuratie op het Carrascoplein onvoldoende capaciteit heeft. Daarbij is de huidige aanrijroute niet optimaal, omdat de bus vanuit het noorden komt en helemaal om het station heen moet rijden om op het Carrascoplein te komen.
Een alternatieve route via de bestaande onderdoorgang onder het spoor bij de Contactweg/Sloterdijkerweg is technisch wel mogelijk, maar heeft als groot nadeel dat daarmee de Isolatorbuurt (voorheen Sloterdijk I Noord) niet meer ontsloten wordt en heeft daardoor een negatieve impact op de toekomstige inrichting en leefbaarheid van de Contactbuurt (voorheen Sloterdijk I Zuid).
Op het Piarcoplein kan een nieuw busstation worden gerealiseerd waar voldoende halteringsruimte gecreëerd kan worden voor zowel de HOV-bus als voor internationale lijndiensten. Het belangrijkste voordeel is dat dit een tijdwinst van circa 2,5 minuut oplevert. Daarnaast past deze locatie bij de toekomstige ontwikkelingen op en rondom de stationsomgeving. Deze voorkeursoptie is verder uitgewerkt in hoofdstuk 3 van deze NvU.

Ad 2. Route via de Spaarndammertunnel (=hoofdinfrastructuur) of via de ventweg (Spaarndammerdijk/Tasmanstraat)
De huidige busroute gaat via de Spaarndammerdijk (de ventweg). Langs deze weg liggen parkeervakken, ondergrondse afvalcontainers e.d. waardoor de bus niet altijd vlot kan doorrijden (o.a. vanwege het in- en uitparkeren en legen van de afvalcontainers). Dit komt de betrouwbaarheid en rijtijdwinst van de HOV-bus niet ten goede. Het verleggen van de route richting de S101 en Spaarndammertunnel is daarom een optie (vanuit tunnelveiligheid is dit eveneens mogelijk).
Een belangrijk nadeel is dat halteren van de HOV-bus aan beide zijden van de Spaarndammertunnel langs de S101 niet mogelijk is. De Spaarndammerbuurt en Houthavens worden daarmee minder goed ontsloten door OV dan in de huidige situatie. Een overstap op andere buslijnen, een toekomstige verlengde tramlijn 5 en de pontverbinding is dan ook niet mogelijk. De vervoerswaarde van de HOV-bus wordt daardoor aanzienlijk minder.
Het niet in kunnen passen van haltes is een zodanig groot nadeel dat deze niet opwegen tegen de mogelijke rijtijdwinst en verbeterde betrouwbaarheid. In geval van een flinke toename van het aantal reizigers blijft de optie om via de Spaarndammertunnel te rijden wel mogelijk, dit om bij veel drukte de route te kunnen ontlasten.

Ad 3. Route via een vrijliggende busbaan Archangelweg-Houthavenweg in plaats van route via Spaardammerdijk
Een route via de Spaarndammerdijk (de ventweg) is vanuit betrouwbaarheid en rijtijdwinst minder geschikt voor de HOV-bus (Ad.2).
Om deze ventweg te bereiken (of verlaten), dient bij het kruispunt Transformatorweg – Nieuwe Hemweg de HOV-bus een aantal scherpe stuurbewegingen te maken, inclusief het passeren van een VRI. Dit draagt eveneens niet bij aan betrouwbaarheid en rijtijdwinst voor de HOV-bus. Een alternatief is om tot de Archangelweg de S101 te blijven volgen. De HOV-bus rijdt dan via een nieuw aan te leggen busbaan Archangelweg – Houthavenweg, direct ten noorden van de westelijke tunnelmond, richting de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat. Deze nieuwe busbaan kan ook worden gebruikt voor buslijn 48 en de toekomstige verlengde tramlijn 5. De huidige busbaan Houthavenweg komt hiermee dan te vervallen. Vanuit betrouwbaarheid en rijtijdwinst is de route via de Tasmanstraat voor de HOV-bus minder geschikt, hier speelt dezelfde problematiek als via de Spaarndammerdijk (o.a. het in- en uitparkeren van auto bijvoorbeeld). Alleen voor de Tasmanstraat is geen beter alternatief beschikbaar.

Ad 4. Route via Van Diemenstraat en Westerdoksdijk (= hoofd-infrastructuur) of via Spaarndammerstraat of Houtmankade naar Haarlemmerplein/Centraal Station
De route Van Diemenstraat – Westerdoksdijk is de meest directe route voor de HOV-bus naar Centraal Station. Op zowel de Van Diemenstraat als Westerdoksdijk rijdt de HOV-bus mee in het verkeer. Op de Van Diemenstraat is onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar voor vrije businfrastructuur. Op de Westerdoksdijk kunnen, indien nodig bij toename van het verkeer als gevolg van Amsterdam Autoluw, vrije busstroken worden aangelegd.

Een alternatieve route gaat via de Spaarndammerstraat of Houtmankade via Haarlemmerplein en Haarlemmer Houttuinen richting Centraal Station. Een belangrijk nadeel van deze route is dat deze wordt geleid via het Haarlemmerplein, vanwege de inrichting van het plein is er veel risico van opstoppingen en heeft daardoor een lagere betrouwbaarheid t.o.v. de route via de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk. Via de Spaarndammerstraat ondervindt de HOV-bus ook een lagere betrouwbaarheid vanwege de vele oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers. Ook blijkt dat routes via het Haarlemmerplein een lagere vervoerwaarde hebben dan de route via de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk. Op basis van de genoemde afwegingen geniet de route via de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk de voorkeur, mede omdat grote ingrepen in de stad momenteel niet gewenst zijn. Monitoring van de effecten van Amsterdam Autoluw op betrouwbaarheid en rijtijden van de HOV-bus van de voorkeursroute blijft nodig. In de toekomst kunnen deze, in combinatie met sluiten van de metroringlijn en verlengen van tramlijn 5, leiden tot aanpassingen van de routekeuze.

2.4 Voorkeurstracé HOV-bus Sloterdijk | CS

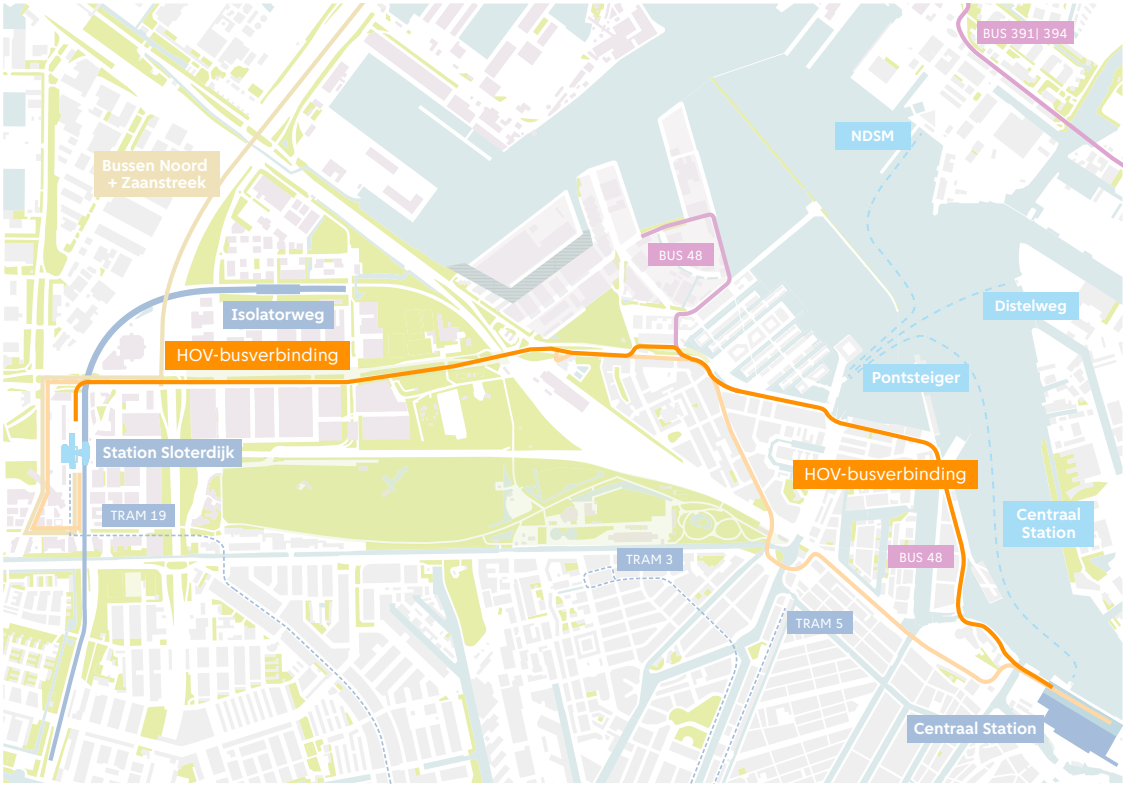
Het beoogde tracé van de nieuwe HOV-verbinding loopt van Station Sloterdijk – het Piarcoplein – via de Basisweg, de Transformatorweg, de Spaarndammerdijk, de Tasmanstraat en de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk naar het Centraal Station. Deze route volgt, conform het uitgangspunt voor een HOV-lijn, zoveel mogelijk de hoofdinfrastructuur (Plusnet en Corridor auto). Het tracé is grotendeels gelijk aan een combinatie van het tracé van buslijn 22 (van Station Sloterdijk tot de Spaardammerstraat) en buslijn 48 (Spaarndammerstraat tot aan het Centraal Station).

Het HOV-bus tracé verbindt 4 deelgebieden van Haven-Stad met de bestaande stad: Sloterdijk Stationskwartier, Contactbuurt, Isolatorbuurt en Minervahaven. Daarbij zorgt dit tracé voor een goede ontsluiting van de nieuwe wijk Houthaven en is er een directe aansluiting mogelijk op de pontverbinding (Pontsteigerveer) naar de ontwikkelgebieden aan de noordzijde van het IJ (NDSM-werf en Buiksloterham).

Benodigde ingrepen om het tracé HOV-waardig te maken
Hoogwaardig Openbaar Vervoer heeft een grote reizigerscapaciteit en voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid), betrouwbaarheid, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Als algemeen uitgangspunt betekent dit dat de bus waar mogelijk vrije baan heeft, dat er met prioriteit kan worden weggereden bij kruispunten en/of met een voorstart kan worden weggereden. Naast de realisatie van HOV-haltes over het gehele tracé zijn de belangrijkste voorgestelde ingrepen:

- Herinrichting Piarcoplein tot busstation.
- Aanpassing van het kruispunt A10 Basisweg/Transformatorweg.
- Herinrichting Transformatorweg met op termijn vrije busstroken.
- Realisatie vrije busbaan noordzijde Spaarndammertunnel.
- Optimalisatie bij het Centraal Station met een vrije busstrook aan de zuidzijde van de De Ruijterkade.

De uitwerking van deze maatregelen en de uitgangspunten voor het vervolg staan in de volgende hoofdstukken per (deel)tracé.



Figuur 3 Beoogd tracé HOV-bus station Sloterdijk | Centraal Station

Vervoerwaarde-onderzoek

Uit de analyse van de vervoerwaarde[3] 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. Op basis van de te verwachten bezetting in het drukste spitsuur zijn naar verwachting 12-15 ritten per uur per richting nodig, uitgaande van de inzet van gelede bussen. Per saldo stijgt het OV-gebruik door de toename van het aantal bewoners, snellere en betrouwbare HOV-verbindingen en de maatregelen gericht op het beperken van het autogebruik – waaronder de eerder genoemde lage parkeernormen in Haven-Stad.

3 In de onderzochte modelvarianten rijden, naast de HOV-lijn en lijn 48, ook een aantal buslijnen een meer ontsluitende route door Haven-Stad naar station Sloterdijk of CS. Genoemde doorsnede-waarden zijn inclusief deze lijnen. Of deze lijnen er in werkelijkheid komen, is onzeker doordat de inkomsten van GVB sinds de coronapandemie onder druk staan.

2.5 Rijtijden en betrouwbaarheid HOV-route

De rijtijd van de beoogde route tussen Station Sloterdijk en het Centraal Station bedraagt in 2030 in de spits gemiddeld circa 13 minuten. Ten opzichte van de rijtijden van de huidige lijnen is dit een afname van gemiddeld 4,5 minuten. De grootste tijdwinst wordt bereikt door de aanlanding op het Piarcoplein in plaats van het Carrascoplein (circa 2,5 minuut sneller). Daarnaast zorgen de doorstromingsmaatregelen op het kruispunt Basisweg – A10 voor 1 tot 1,5 minuut tijdwinst. De vrije busbaan ten noorden van de Spaarndammertunnel zorgt voor een tijdwinst van circa 0,5 minuut. Daarnaast vergroten de voorgestelde doorstromingsmaatregelen de betrouwbaarheid van de dienstregeling en wordt het risico op onvoorzien oponthoud kleiner. Uit figuur 5 blijkt dat de grootste betrouwbaarheidswinst in de avondspits tussen CS en Sloterdijk behaald wordt door de doorstromingsmaatregelen bij het kruispunt Transformatorweg – A10.

Gemiddelde rijtijden in 2030 ochtendspits / avondspits in seconden		**huidige route**	**HOV-route**	**Rijtijdwinst gemiddeld**
van	*tot*			
Carrascoplein	La Guardiaweg	192 / 200	–	
Piarcoplein	La Guardiaweg	–	35 / 35	161
La Guardiaweg	Spaarndammerdijk	276 / 299	220 / 231	62
Spaarndammerdijk	Houtmankade	235 / 243	196 / 206	38
Houtmankade	Barentszplein	118 / 119	118 / 119	0
Barentszplein	Westerdoksdijk	76 / 105	76 / 105	0
Westerdoksdijk	Centraal Station	112 / 125	98 / 104	18
	totaal	**1.009 / 1.091**	**743 / 800**	**279**
Centraal Station	Westerdoksdijk	123 / 116	123 / 114	1
Westerdoksdijk	Barentszplein	62 / 57	62 / 57	0
Barentszplein	Houtmankade	87 / 87	87 / 87	0
Houtmankade	Spaarndammerdijk	255 / 263	225 / 233	30
Spaarndammerdijk	La Guardiaweg	288 / 419	245 / 255	104
La Guardiaweg	Piarcoplein	–	32 / 32	154
La Guardiaweg	Carrascoplein	193 / 179	–	
	totaal	**1.008 / 1.121**	**774 / 778**	**289**

Figuur 4 Gemiddelde rijtijdwinst HOV-bus tijdens spits in 2030 ten opzichte van huidige route.

Betrouwbaarheid in 2030 ochtendspits / avondspits in seconden. Hoe lager, hoe hoger de betrouwbaarheid		**huidige route**	**HOV-route**
van	*tot*		
Carrascoplein	La Guardiaweg	16 / 17	–
Piarcoplein	La Guardiaweg	–	3 / 2
La Guardiaweg	Spaarndammerdijk	48 / 42	38 / 34
Spaarndammerdijk	Houtmankade	22 / 29	11 / 10
Houtmankade	Barentszplein	12 / 20	12 / 20
Barentszplein	Westerdoksdijk	7 / 9	7 / 9
Westerdoksdijk	Centraal Station	8 / 14	7 / 11
	totaal	**113 / 131**	**78 / 86**
Centraal Station	Westerdoksdijk	13 / 14	12 / 11
Westerdoksdijk	Barentszplein	8 / 8	8 / 8
Barentszplein	Houtmankade	20 / 12	20 / 12
Houtmankade	Spaarndammerdijk	15 / 20	12 / 9
Spaarndammerdijk	La Guardiaweg	44 / 149	34 / 48
La Guardiaweg	Piarcoplein	–	2 / 2
La Guardiaweg	Carrascoplein	18 / 16	–
	totaal	**118 / 219**	**88 / 90**

Figuur 5 Overzicht toename betrouwbaarheid HOV-route.

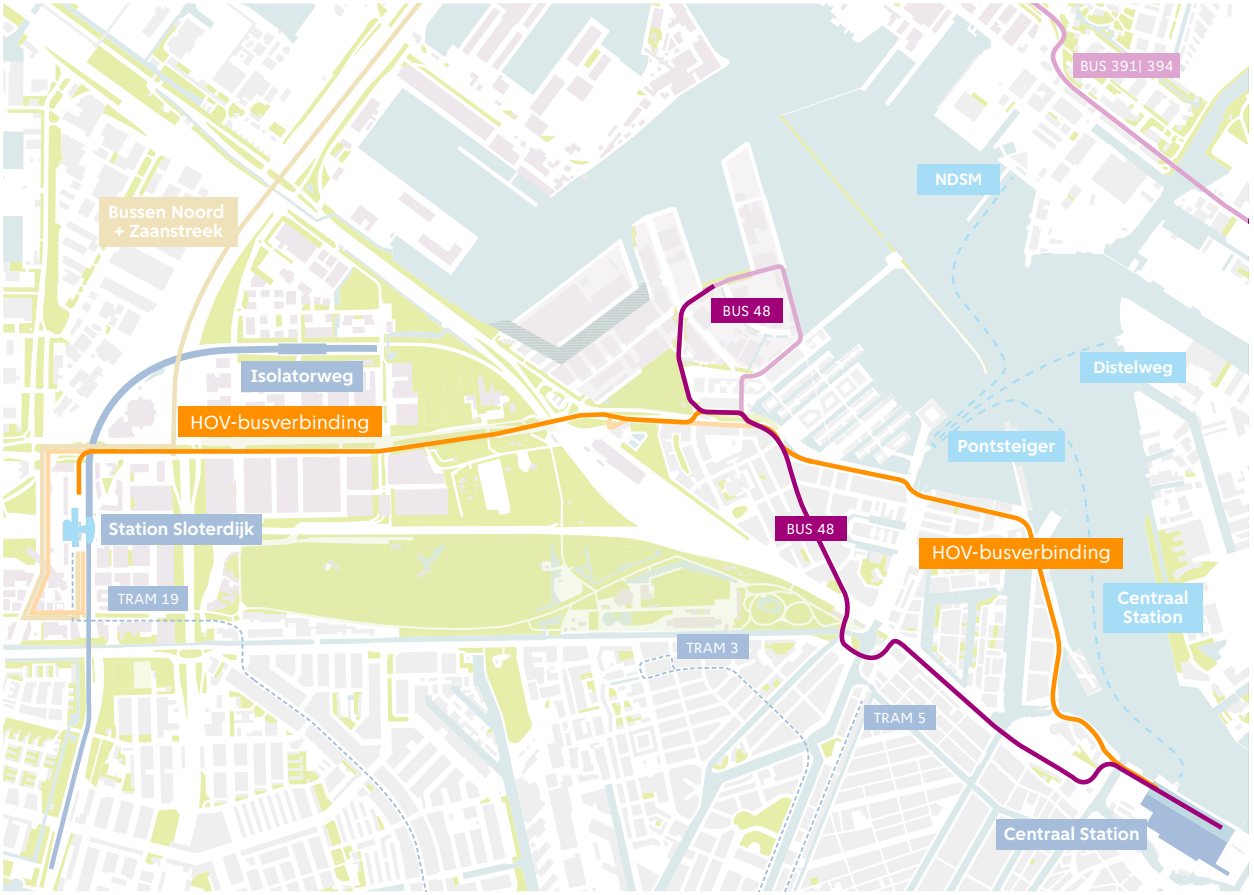


Figuur 6 De beoogde haltes op de HOV-route inclusief de mogelijke toekomstige halte bij de Archangelweg.

2.6 Haltes op de HOV-route

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 verdedigbaar vanwege de hoge stedelijke dichtheid in het gebied waar de bus gaat rijden. Meer haltes leiden tot te lange rijtijden, omgekeerd betekenen minder haltes snellere 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. Deze haltes worden conform de R-Net Productformule HOV-waardig gemaakt door deze toegankelijk te maken, te voorzien van routeinformatie en, indien mogelijk, te voorzien van stallingsmogelijkheden voor fietsen. De belangrijkste voorgenomen aanpassingen zijn het toevoegen van een HOV-bushalte op het Piarcoplein bij station Sloterdijk en het verplaatsen van de halte aan de Zaanstraat naar de hoofdrijbaan (s102). Daar gaat de route via een busbaan via de noordzijde van de Spaarndammertunnel. De bestaande halte La Guardiaweg van lijn 22 (beide richtingen) wordt niet bediend door de HOV-bus in verband met de directe nabijheid van het Piarcoplein.
Gekoppeld aan de toekomstige ontwikkelingen rond de Hemknoop (metrostation en herinrichting kruispunt) en realisatie van tramlijn 5, kan op de langere termijn gekozen worden voor andere locaties van de haltes in de directe omgeving van de Hemknoop. Zo wordt in deze fase al rekening gehouden met een toekomstige halte in de omgeving van de Archangelweg om een goede overstap met tramlijn 5 mogelijk te maken.

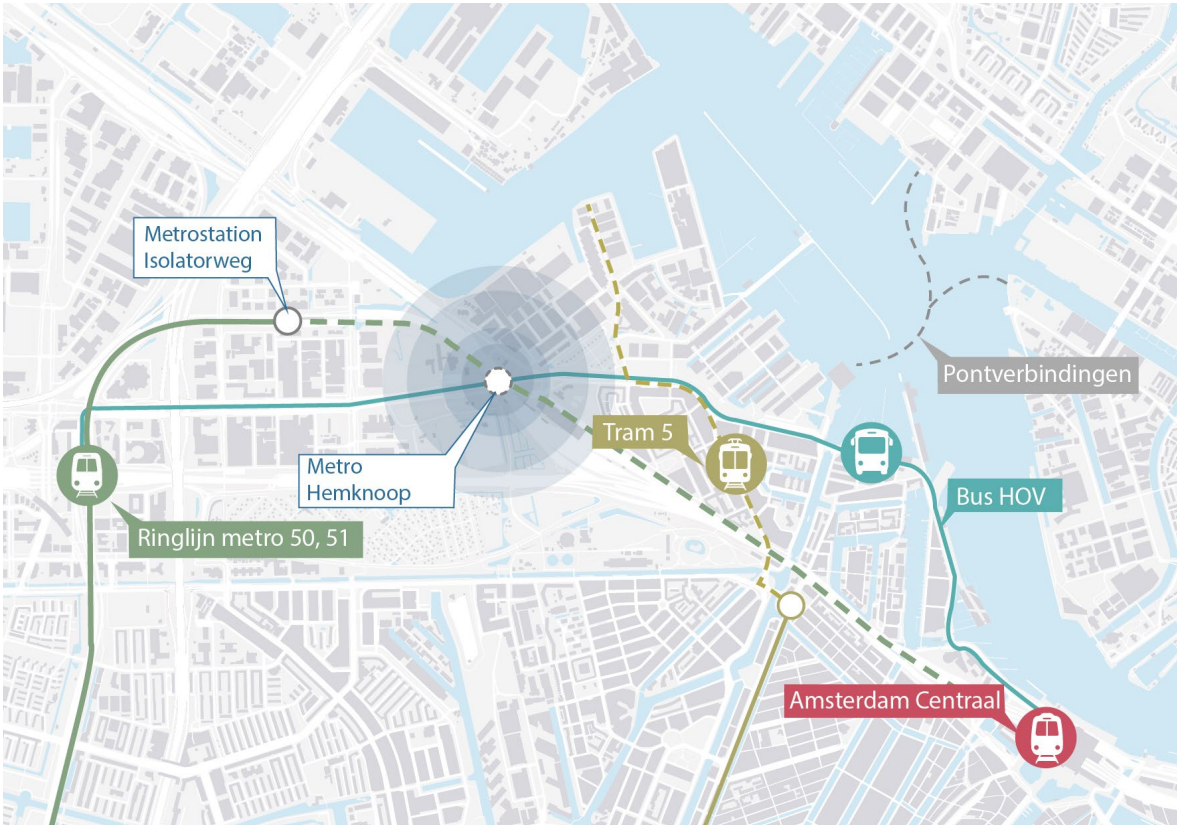


Figuur 7 De route van de HOV-buslijn Sloterdijk | CS en een gewijzigde lijn 48 via Haarlemmerplein.

2.7 Inpassing HOV-bus in bestaand OV-netwerk

De HOV-verbinding Sloterdijk – CS wordt vanaf 2026 de hoofdverbinding in het hele gebied en vervangt lijn 22 ten westen van CS. Voor het traject Minervahaven – CS zal lijn 48 naar verwachting via het Haarlemmerplein gaan rijden. Dit om openbaar vervoer via de Spaarndammerstraat te behouden en een verbinding te bieden met de omgeving Haarlemmerplein (overstapmogelijkheid op ander openbaar vervoer de stad in). Op de Spaarndammerdijk kan worden overgestapt op de HOV-lijn. Lijn 48 maakt in deze variant ook gebruik van de te realiseren vrije busbaan tussen de Archangelweg en de Houthavenweg.

De exacte frequenties kunnen nu nog niet worden gegeven, maar het GVB verwacht voor 2026 een spitsfrequentie van 8 tot 10 keer per uur. Deze frequentie gaat in de jaren daarna, in lijn met de groei van het aantal inwoners van het gebied, stap voor stap omhoog. Rond 2030 verwacht GVB voor beide lijnen spitsfrequenties van rond de 12 keer per uur, ofwel iedere 5 minuten een bus. Uiteindelijk wordt de frequentie jaarlijks vastgesteld in de Vervoerplanprocedure, waarbij naar de actuele reizigersontwikkeling wordt gekeken in combinatie met de ontwikkeling van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen rondom de lijn.



Figuur 8 Overzicht toekomstige OV-verbindingen.

Voor de middellange termijn is naar verwachting rond 2033 de metroringlijn verlengd van Isolatorweg tot Hemknoop en is tramlijn 5 verlengd van Westerpark naar Houthaven/ Minervahaven.



Herinrichting Piarcoplein

3.1 Huidige situatie station Sloterdijk

3.2 Verkenning Piarcoplein

3.3 Uitgangspunten herinrichting Piarcoplein



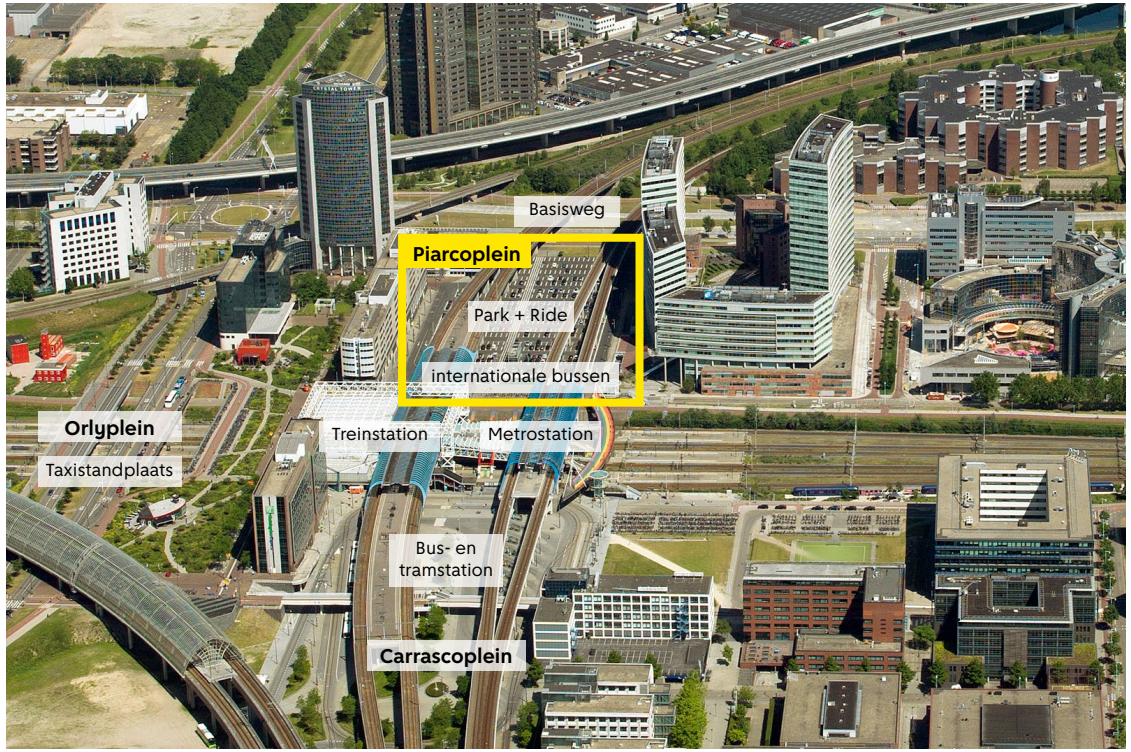
De Park + Ride-voorziening
op het huidige Piarcoplein.

3 Herinrichting Piarcoplein

3.1 Huidige situatie station Sloterdijk

Het westelijke eindpunt van HOV-CS - Sloterdijk ligt bij station Sloterdijk. Daar kan worden overgestapt op treinen, metro's, bussen en een tramlijn. Station Sloterdijk wordt dagelijks door veel reizigers bezocht, ook omdat het op een kruising van sporen ligt. In de zuidoosthoek van station Sloterdijk ligt het enige busstation, het Carrascoplein, waar ook een tramhalte onderdeel van is. Er is recent geïnvesteerd in laadvoorzieningen voor elektrische bussen. Aan het Orlyplein ligt een taxistandplaats.

In de noordoosthoek van station Sloterdijk ligt de P+R op het Piarcoplein. Het Piarcoplein is in de huidige situatie voornamelijk een parkeervoorziening. Het zuidelijk deel biedt circa 200 P+R-plaatsen (met een slagboom, betalen per dag). Het noordelijk deel biedt circa 200 fiscale parkeerplaatsen (betalen per uur, geen slagboom) die voornamelijk gebruikt worden door werknemers en bezoekers van omliggende bedrijven. Daarnaast is het Piarcoplein in gebruik als in- en uitstaphalte voor internationale buslijnen en als tijdelijke bufferlocatie.



Figuur 9 Overzicht huidige situatie station Sloterdijk.

3.2 Verkenning Piarcoplein

Aan de hand van een uitgebreide verkenning (door bureau Movares) is gekeken op welke plek de HOV-bus Sloterdijk – CS het beste kan aanlanden. Daarvoor is gekeken naar de huidige situatie rondom station Sloterdijk en is rekening gehouden met de geplande gebiedsontwikkelingen en de eventuele stationsoverbouwing.
Uit de verkenning blijkt dat het huidige busstation op het Carrasco-plein te weinig capaciteit heeft voor nieuwe buslijnen. Het gaat dan met name om te weinig ruimte voor extra in- uitstaphaltes, bufferplaatsen en een capaciteitstekort aan oplaadperrons voor extra elektrische bussen. Er is geen mogelijkheid om door herinrichting en/of uitbreiding van het plein extra capaciteit toe te voegen. Door

het aantal parkeerplaatsen te verminderen op het Piarcoplein kan daar wel ruimte worden gecreëerd voor een HOV-bus (inclusief oplaadperron). Dit is in aanvulling op de in- en uitstaphaltes voor de internationale buslijnen. Voor de toekomst ligt er nog een opgave om, in de stationsomgeving Sloterdijk, ruimte te vinden voor het halteren van touringcars voor overstap op het openbaar vervoer. Ook ligt er een opgave voor bufferplekken voor internationale lijndiensten. Deze opgaven vallen buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten.

Met de aanlanding van de HOV-bus op het Piarcoplein neemt de rijtijd af terwijl de loopafstand naar trein en metro gelijk blijft. Het belangrijkste nadeel is dat de loopafstand voor overstappers van de HOV-bus naar bus en tram en vice versa toe neemt. Het Carrascoplein is vanaf het Piarcoplein te bereiken via het Orlyplein, de stationshal of de voetgangersbrug (de passerelle). Hoewel deze overstappers slechts een klein deel betreft van het totale aantal reizigers, de meeste reizigers stappen over op trein en metro, is het wenselijk dat deze overstap zo makkelijk mogelijk wordt gemaakt. Dit door te zorgen voor goede bewegwijzering en voldoende faciliteiten voor reizigers die minder mobiel zijn.

3.3 Uitgangspunten herinrichting Piarcoplein

HOV-inrichting

- Met het oog op toekomstvastheid en flexibiliteit bestaat het busstation Piarcoplein uit 2 instaphaltes en 6 bufferplaatsen waar uitstappen en opladen gecombineerd kan worden.
- Hiermee is het nieuwe busstation niet alleen geschikt voor de HOV-bus naar CS, maar ook voor een toekomstige HOV-lijn naar bijvoorbeeld Amsterdam Noord. Tot realisatie van de HOV naar Amsterdam Noord kunnen bestaande (GVB-)lijnen naar Amsterdam Noord hiervan gebruik maken. Ook deze lijnen profiteren dan van circa 2,5 minuut rijtijdwinst ten opzichte van halteren op het bestaande busstation Carrascoplein.
- Er wordt gereden met gelede elektrische bussen waarbij de bufferplaatsen ook als oplaadplaats voor de bussen kunnen fungeren.
- De haltes worden op korte loopafstand van het treinstation gesitueerd, voor een snelle en gemakkelijke overstap op trein en metro.
- Door de nabijheid van het treinstation Sloterdijk, is het niet nodig te voorzien in verkooppunten (OV-tickets, winkels, horeca) of toiletten. Voor de chauffeurs van de HOV-bus is wel een eindpunt- en pauzevoorziening nodig.

Bereikbaarheid (wayfinding)

- Vanuit de stationshal moet men in de huidige situatie omlopen om het Piarcoplein te bereiken; ofwel via de voorzijde van het station(met een trap), ofwel via de voetgangerspassage aan de metrozijde van het station (met trap of lift). Een oude ingang onder het treinspoor, direct boven het Piarcoplein, is ongeveer 10 jaar geleden gesloten voor reizigers, maar nog in gebruik voor bevoorrading winkels en horeca op het station. Het heropenen kan in combinatie met nieuwe trappen de loopafstand naar het Piarcoplein ongeveer halveren. Een extra trap aan de voetgangerspassage voorkomt een omloopbeweging vanuit de metro. Randvoorwaarde hierbij is dat de bevoorrading van de winkels en horeca goed mogelijk blijft en dat de sociale veiligheid gewaarborgd is.
- Uitgangspunt is hierbij dat, conform de huidige situatie bij het Carrascoplein, het Piarcoplein en de HOV-halte goed toegankelijk is voor mensen die minder mobiel zijn. Dit door te voorzien in zowel één of meerdere roltrappen en te voorzien in tenminste één lift.
- Voor de komst van het busstation wordt de bewegwijzering in en rondom het station aangepast. De huidige bewegwijzering is rommelig en soms tegenstrijdig[4] door gedeelde verantwoordelijkheid.[5] Afstemming van routes, terminologie en pictogramgebruik verbetert de vindbaarheid. Een aandachtspunt is de

4 Er is sprake van verschillende vormgeving en huisstijl, verschillende wijze van gebruik van terminologie en pictogrammen en looproutes sluiten niet altijd goed op elkaar aan.

5 ProRail voor de bewegwijzering in en aan het (trein)station, Dienst Tram en Metro (GVB) voor de bewegwijzering van en naar metro en tram en de gemeente Amsterdam voor de bewegwijzering in de omgeving van het station.

aanwezigheid van twee busstations. Daarom kan niet slechts verwezen worden naar 'bus'. Er is onderscheid nodig in de vertreklocaties, bijvoorbeeld via letters en/of cijfers.

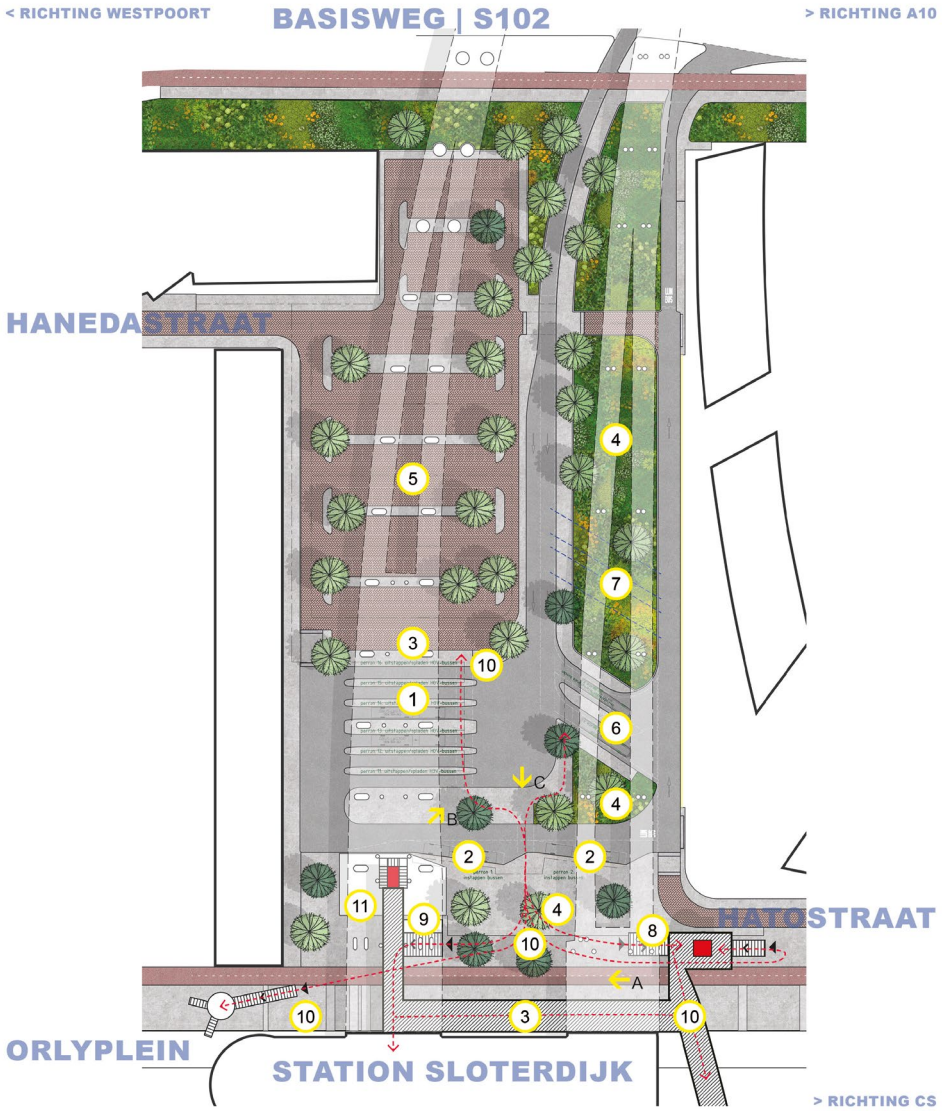
Vergroening
- Om de verblijfskwaliteit te verbeteren wordt het Piarcoplein groener door middel van bomen en/of struiken. Dit is ook gericht op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het voorkomen van hittestress en wateroverlast. Deze vergroening sluit qua uitstraling aan op de vergroening van Sloterdijk Stationskwartier. De verblijfskwaliteit op de perrons en de functionaliteit van de (loop-)routes heeft hierbij de prioriteit.

Ruimte voor fiets, deelvervoer en auto
- Op het Piarcoplein komt ruimte voor fietsparkeren. Ook blijft er ruimte beschikbaar voor het parkeren van de (eigen) auto dat met name bedoeld is voor overstap op trein of metro/bus (P+R).
- Omdat op langere termijn de gehele stationslocatie wordt heringericht, kiezen we nu, gezien de hoge kosten, niet voor inpandige (ondergrondse) stallingsruimte voor de fiets zoals bij CS.
- In het definitieve ontwerp wordt ook ruimte gereserveerd voor verschillende vormen van deelvervoer (fiets, scooter en ook deelauto). Hoeveel ruimte hiervoor nodig is, is op dit moment nog niet bekend. Dit wordt verder onderzocht als uitwerking van de Hubsvisie van de gemeente, waarin de ambitie staat om rond de grotere (gecombineerde) trein- en metrostations stadshubs voor deelvervoer te realiseren.
- Uit de ontwerpverkenning blijkt dat circa 200 van de bestaande 400 parkeerplaatsen behouden kunnen blijven. De komende periode wordt aan de hand van beschikbare data onderzocht welk effect dit heeft op de parkeerdruk in de buurt mede in relatie met de bezetting in de bedrijfs-/openbare garages. Uitgangspunt voor nu is dat P+R in ieder geval behouden blijft, conform de actualisatie van het P+R-beleid in 2021.
- De huidige laad-losplekken (6) en gehandicaptenparkeerplaatsen (6) blijven waar mogelijk behouden.

Internationale buslijndiensten
- Ten behoeve van internationale buslijndiensten op het Piarcoplein zijn er vier halteplekken voor in- of uitstappen.
- De routering en haltes van de internationale lijnen is zo gekozen dat de HOV-bus hier geen hinder of vertraging van ondervindt.
- In overleg met stakeholders wordt onderzocht welke noodzakelijke voorzieningen kunnen worden ingepast

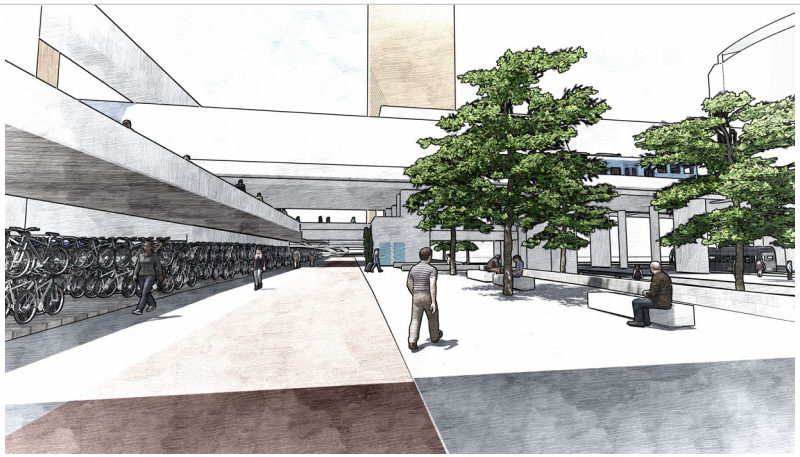
Toegang Basisweg en kruispunt La Guardiaweg
- Het busstation krijgt een directe aansluiting op de Basisweg voor zowel de HOV-bus als de internationale lijndiensten. Zonder deze aansluiting moeten bussen ver omrijden of gebruik maken van wegen die daarvoor niet geschikt zijn (Hatostraat en Hanedastraat).
- Vanwege de nieuwe aansluiting van Piarcoplein rijden er geen (internationale) lijnbussen meer via de Haneda- en Hatostraat.
- Het oversteken van de zuidelijke rijstroken van de Basisweg wordt geregeld met verkeerslichten. Vanwege de nieuwe aansluiting wordt het zuidelijke fietspad iets uitgebogen.
- De noordelijke bushalte La Guardiaweg (beide richtingen) wordt door de HOV-bus niet bediend in verband met de directe nabijheid van het Piarcoplein.

Ontwerpverkenning
Op basis van deze uitgangspunten is een eerste ontwerpverkenning gemaakt als voorbeeld van hoe het Piarcoplein eruit kan zien.



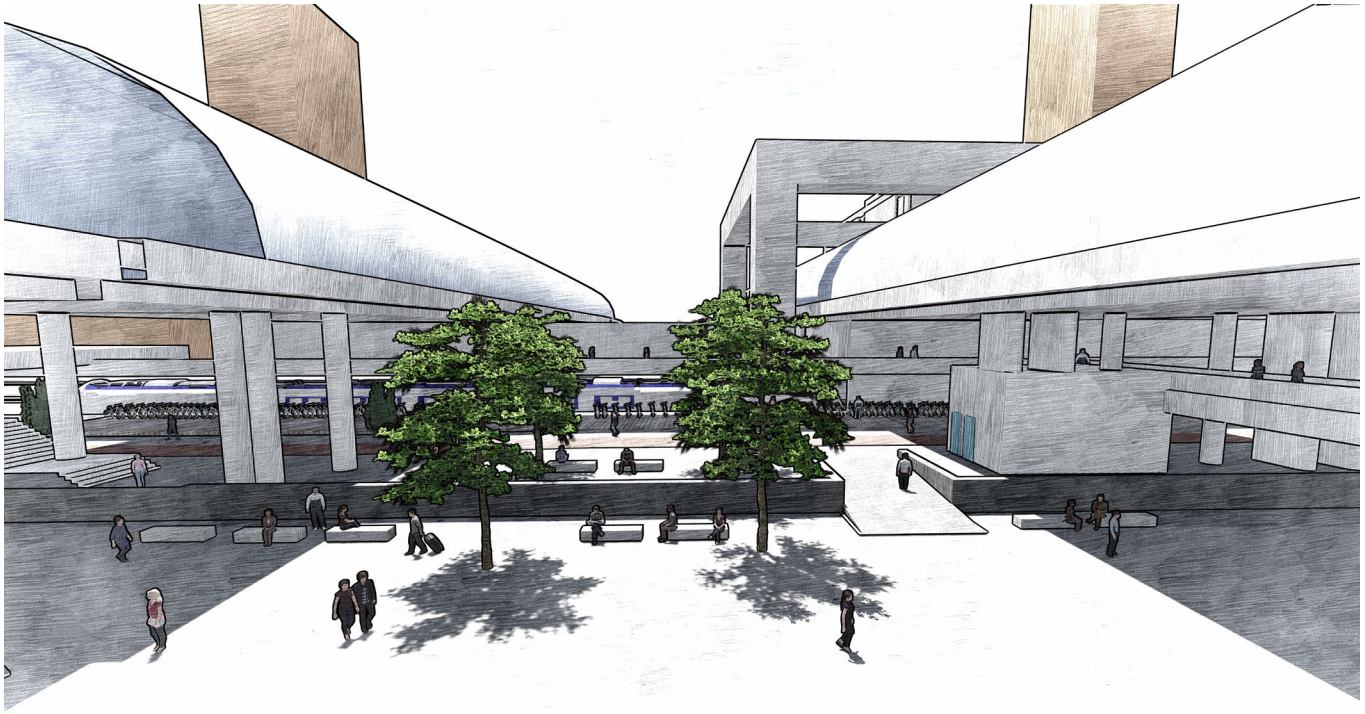
Figuur 11 Voorbeeld ontwerp-verkenning Piarcoplein.

Passarelle met daaronder overdekt fietsparkeren a niveau fietspad.





Vergroening pleinruimte en onder de spoorbogen.

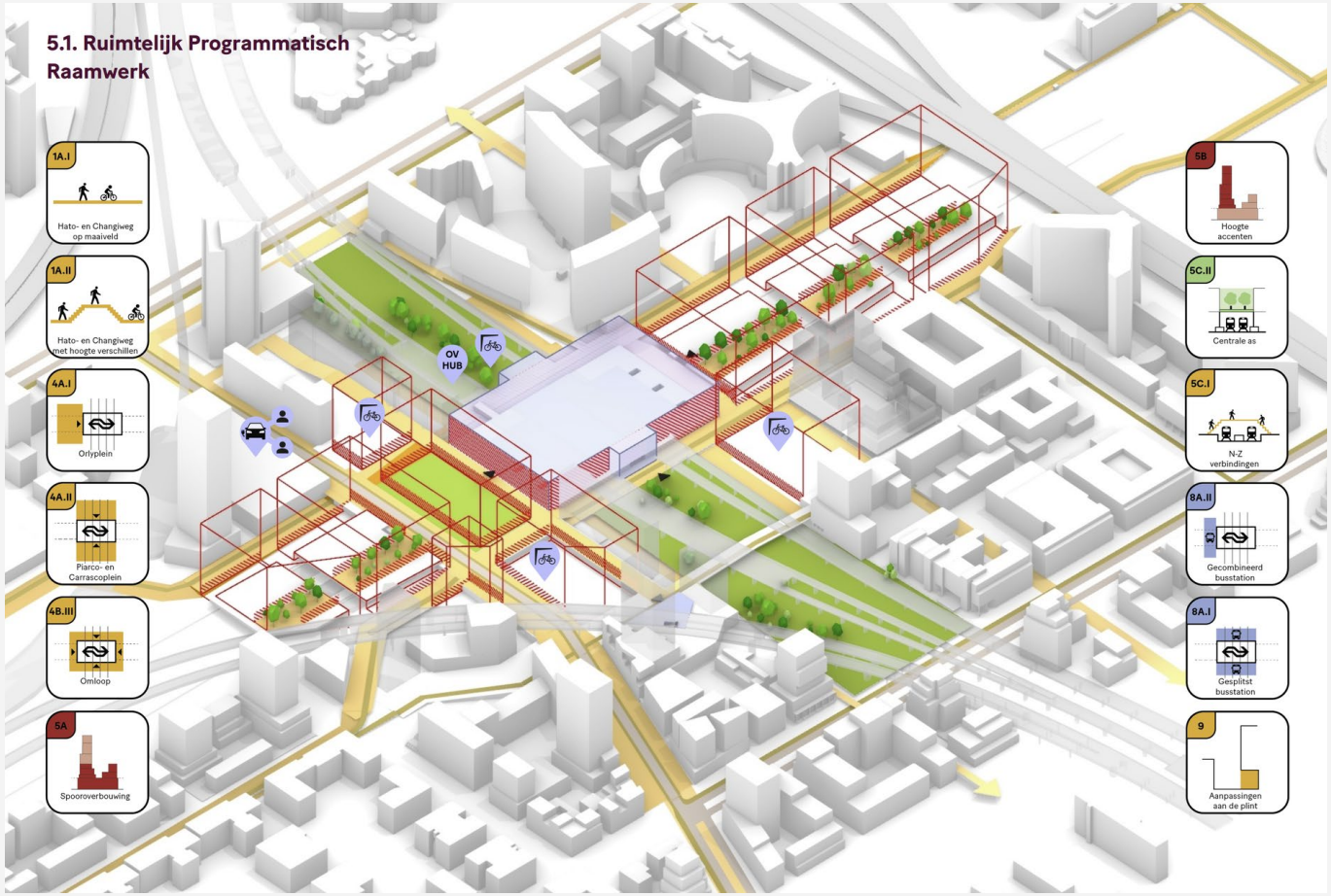


Bomen op entreeplein

Figuur 12 Schetsontwerpen van mogelijke inrichting Piarcoplein.

Toekomstige ontwikkeling station Sloterdijk

Gemeente, Vervoersregio Amsterdam, NS, ProRail, Provincie Noord-Holland en Ministerie I&W zijn voornemens het stationsgebied inclusief het stationsgebouw van Sloterdijk en de openbare ruimte te verbeteren. In 2023 is een intentieovereenkomst gesloten met als doel een gezamenlijk haalbaarheidsonderzoek te doen inclusief de mogelijkheden voor een eventuele spooroverbouwing met vastgoed. Een belangrijk onderdeel van de toekomstige verbetering is dat het station Sloterdijk in de toekomst zowel vanaf de noord- en zuidzijde bereikbaar is, er een 2e busstation komt, OV-fietsstallingsplekken en een uitbreiding van de hub-functionaliteiten. De routes voor fiets- en voetgangers worden bovendien ingrijpend verbeterd. Met een nieuwe aanlanding van de HOV-bus op het Piarcoplein wordt een eerste stap gezet. Ook met de vergroening onder de viaducten op het Piarcoplein wordt een stap gezet in het verbeteren van de openbare ruimte en de sociale veiligheid.

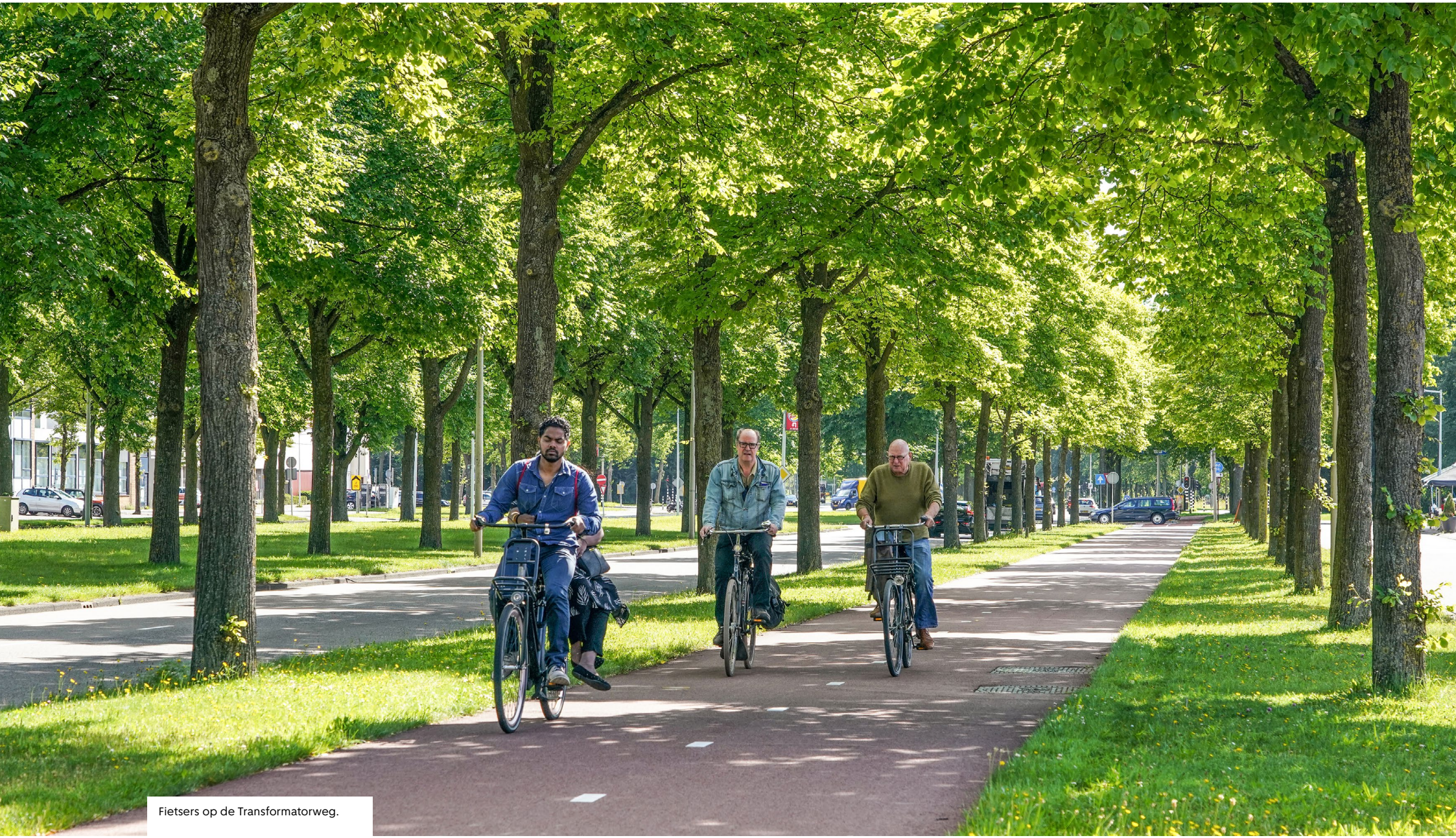


Het is de verwachting dat het nog zo'n 10 tot 15 jaar duurt voordat stationsontwikkeling van Sloterdijk gerealiseerd wordt. Bij de inrichting van het Piarcoplein wordt rekening gehouden dat latere aanpassing nodig of wenselijk is.

Figuur 13 Schematische weergave toekomstige ontwikkeling station Sloterdijk en omgeving.

4 Herinrichting Transformatorweg

4.1 Huidige situatie
4.2 Verkenning inrichting Transformatorweg
4.3 Uitgangspunten herinrichting Transformatorweg



Fietsers op de Transformatorweg.

4 Herinrichting Transformatorweg

4.1 Huidige situatie

De route tussen station Sloterdijk (Piarcoplein) en de kruising met de Nieuwe Hemweg loopt via een deel van de Basisweg en de Transformatorweg. De Basisweg en de Transformatorweg bestaan uit 2x2 rijbanen met vrijliggende fietspaden en ontsluiten de bedrijventerreinen Sloterdijk I en II. Vanwege de aansluiting op de A10 heeft dit tracé ook een belangrijke functie voor autoverkeer uit de haven en het centrum. Het tracé is nu zuiver functioneel ingericht ten behoeve van het huidige gebruik en noodzakelijke verkeersafwikkeling. De ruime profielen, het vele monotone groen en verkeer levert niet veel ruimtelijke kwaliteit op. Het is met name een gebied voor passanten. Daarnaast ontbreekt de menselijke schaal in het gebied.



Figuur 14 Luchtfoto Sloterdijk 1 met in het midden de Transformatorweg.

De Transformatorweg doorkruist het bedrijventerrein Sloterdijk I dat getransformeerd wordt naar gemengd woonwerkgebied. Aan de zuidzijde van de Transformatorweg, Sloterdijk I Zuid (nu Contactbuurt genoemd), is de planvorming voor nieuwe woningen en bedrijfsruimtes in volle gang. Op basis van de nu bekende planning is de verwachting dat begin 2026 gestart kan worden met de bouw van de eerste woningen.

Randvoorwaardelijk voor de bouw van de nieuwe woningen in de Contactbuurt is dat het maaiveld wordt opgehoogd en dat er voldoende waterberging in relatie tot waterveiligheid en drooglegging wordt gerealiseerd. Dit is van belang omdat het hele gebied Sloterdijk, ten oosten van de A10, is aangelegd op een hoogte van NAP + 1.00 maar in de loop van de tijd is verzakt tot tussen NAP +0.30 en +0.70. Ook is er de afgelopen jaren te weinig aandacht geweest voor een normale en toekomstvaste waterhuishouding. Het grondwater is daarom in het hele gebied (onhoudbaar) hoog. Door de verzakkingen is er zeer weinig en steeds variërende groeiruimte voor de wortelpakket van de bomen. Dit is slecht voor de gezondheid en levensverwachting van de huidige bomen. Het hele gebied is niet klimaatbestendig en dus

ook niet water-veilig. Met de herinrichting van het gebied wordt dat gecorrigeerd.

Daarbij geldt dat de bestaande ondergrondse infrastructuur mede de randvoorwaarden bepaalt voor de herinrichting. Het gebied waarin het tracé zich bevindt ligt momenteel zeer vol met verschillende soorten kabels en leidingen. Het gaat bijvoorbeeld om enkele zware rioolpersleidingen, hogedruk gas- en elektriciteitskabels. Daarnaast kruisen er in de noord- en zuidrichting ook enkele belangrijke kabels en leidingentracés die niet verplaatst kunnen worden en daarmee het profiel van de inrichting bepalen.

4.2 Verkenning inrichting Transformatorweg

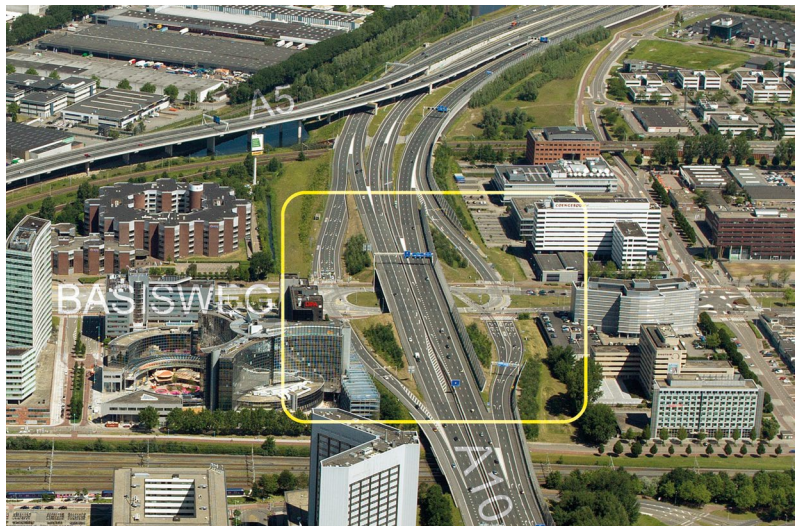
Doel van de herinrichting van de Transformatorweg is het creëren van een nieuwe groene stadslaan met meer ruimte voor langzaam verkeer en (hoogwaardig) openbaar vervoer. De opgave daarbij is de water- en groenopgave zo in te passen dat er een kwalitatieve openbare ruimte ontstaat die recht doet aan de centrale positie van de weg als aantrekkelijke en actieve hoofd-as/stadslaan in Haven-Stad. De nieuw ingerichte weg biedt meer verblijfskwaliteit voor de nieuwe bewoners van in, eerste instantie, de Contactbuurt en voor de werknemers in het gebied. Vanuit een tijdig en kwalitatief goed OV dient ook op de Transformatorweg ruimte voor een HOV-bushalte ingepast te worden.

Voor dit deel van het tracé is onderzoek gedaan naar de opties om de doorstroming van de HOV-bus te verbeteren. Hieruit is naar voren gekomen dat de belangrijkste haalbare ingreep de aanpassing van het kruispunt Basisweg/A10 is door de toevoeging van extra opstelvakken. De optie om over het gehele tracé een vrije busstrook te realiseren blijkt niet mogelijk. Zolang de Transformatorweg een ontsluitende functie heeft voor autoverkeer uit het centrum is het noodzakelijk om de huidige 2x2 rijbanen in stand te houden.

Een vrije busstrook over het hele tracé wordt wel haalbaar op het moment dat de Nieuwe Hemweg deze ontsluitende functie overneemt van de Transformatorweg.

Ten behoeve van de herinrichting van dit deel van de route is in 2021 samen met het Havenbedrijf, Waternet en Liander een inventarisatie gemaakt van de toekomstige ondergrondse en bovengrondse ruimteclaims en de mogelijkheden om dit in het ruimtelijke profiel in te passen. In deze verkenning is onder meer gekeken naar de opties voor de inpassing van de noodzakelijke watergang, in de breedte van minimaal 7 of 10 meter, en de naar verschillende profielen in relatie tot de inpassing van de noodzakelijke ondergrondse infrastructuur. Deze strategische verkenning geldt als kader voor de inpassing en herschikking van (toekomstige) kabels, leidingen, infrastructuur en (nuts)voorzieningen en bevat nog geen keuze voor het uiteindelijke profiel.

Figuur 15 Overzicht kruispunt A10 – Basisweg.



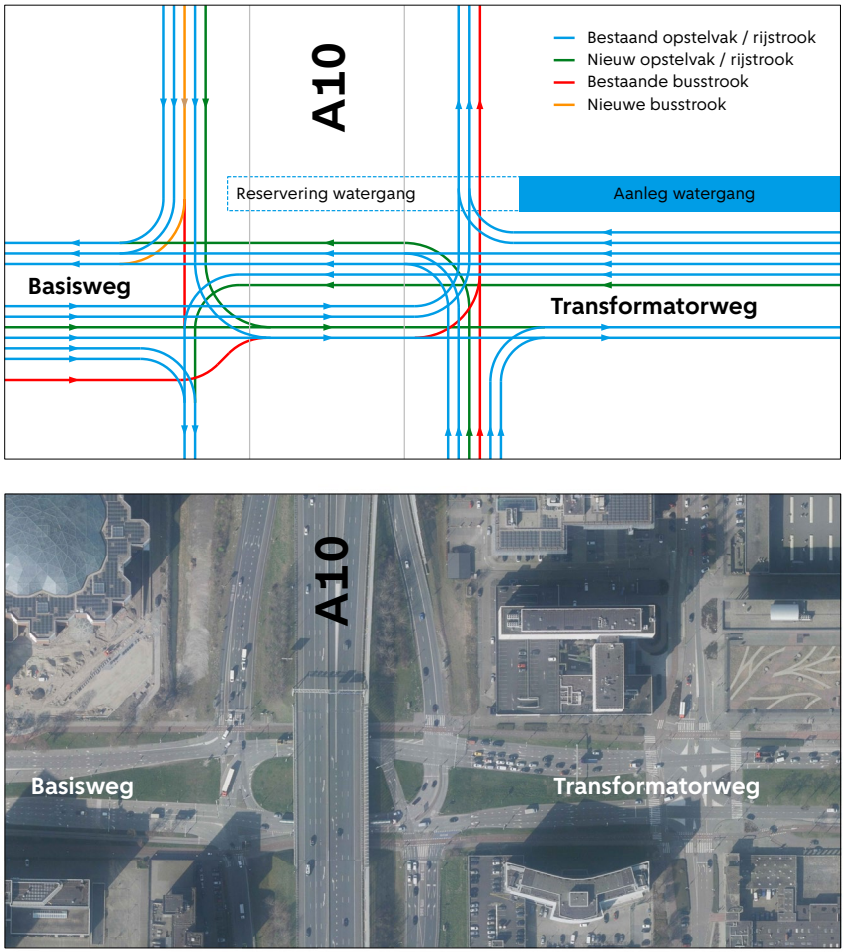
4.3 Uitgangspunten herinrichting Transformatorweg

Weginrichting aansluiting Basisweg – A10 (s101)

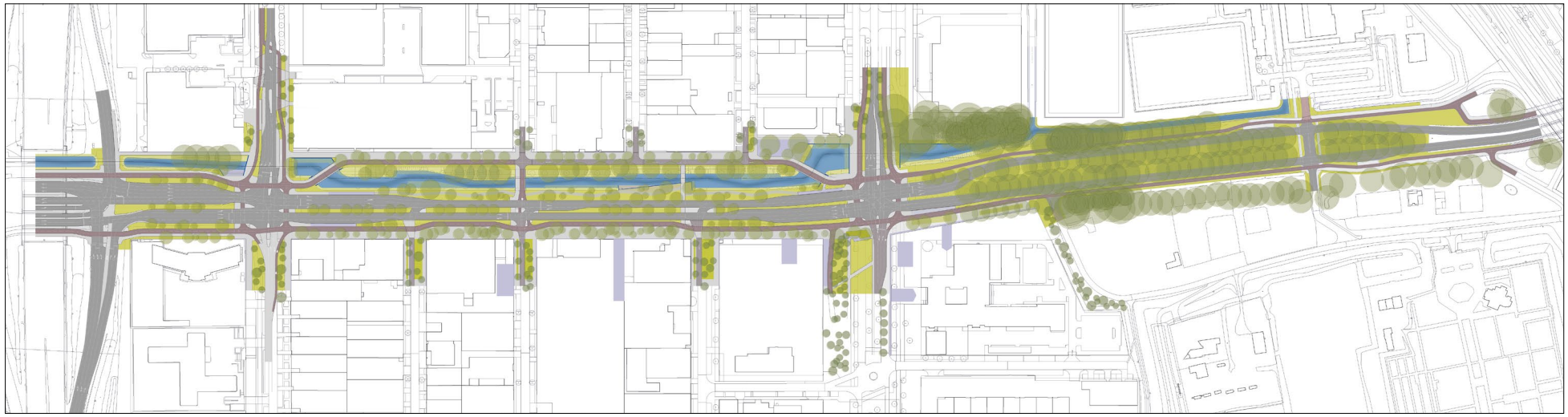
- Uit mobiliteitstudies Haven-Stad blijkt dat de kruispunten op de Transformatorweg, Basisweg en aansluiting op de A10 onvoldoende capaciteit hebben om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Met name de grote verkeersstroom naar en van het havengebied kan niet worden verwerkt. De HOV-bus rijdt op deze kruispunten met het verkeer mee en ondervindt nu, met name tijdens de spitsperiode, al onvoldoende doorstroming waardoor er geen betrouwbare dienstregeling gereden kan worden. Uit een verkenning is gebleken dat met relatief kleine maatregelen de totale doorstroming verbeterd kan worden. Dit door de realisatie van:
  1. Een tweede opstelvak vanaf Basisweg west richting oost.
  2. Een tweede opstelvak vanaf noordelijke afrit richting Basisweg oost.
  3. Het verplaatsen van de bushalte naar middenligging op de noordelijk afrit A10.
  4. Twee exclusieve opstelvakken vanaf Basisweg oost richting toerit A10 zuid.
  5. Een derde opstelvak vanaf afrit A10 zuid richting Basisweg west en het havengebied.

In de nieuwe situatie liggen er onder het viaduct met de A10 totaal negen rijstroken (nu zes).

Een zesde belangrijke aanpassing is het compacter maken van de kruispunten; dit is nodig om ruimte te maken voor de toekomstige watergang t.b.v. een duurzame ontwikkeling van Haven-Stad. Deze ruimte word gevonden door het noordelijke rijstroken in de nu lege middenberm aan te leggen. Onder het meest noordelijke deel van het viaduct kan in de toekomst de watergang worden aangelegd.



Figuur 16 Extra opstelvakken kruispunt A10.



Figuur 17 Beeld heringerichte Transformatorweg met watergang.

Ter plaatse van de kruispunten toe- en afritten A10 blijven voor fietsers en voetgangers aan beide zijden van de weg vrije fiets- en voetpaden aanwezig. Vanwege het groot aantal rijstroken van de afritten (noord 5 rijstroken, zuid 6 rijstroken), worden in beide oversteekplaatsen ruime steunpunten ingericht. Fietsers en voetgangers kunnen dus gefaseerd oversteken.

Weginrichting Transformatorweg

- Op basis van een variantenstudie wordt nu uitgegaan van herprofilering van de Transformatorweg die bestaat uit een wegindeling met een aantal zones voor verschillende gebruikers. Hierbij wordt op basis van de vastgestelde ruimtelijke plannen voor de ontwikkeling van de Contactbuurt uitgegaan van hoogstedelijke stadsstraten met actieve plinten (een gecombineerd werk- en woonprogramma, verschillende maatschappelijke, commerciële en culturele functies, etc.) waarbij het profiel bestaat uit brede stoepen met verblijfsplekken en groen en voldoende veilige oversteekplekken.
- Voor de fietsers zijn er aan weerszijden ruime fietspaden in twee richtingen.
- Een parkstrook die landschappelijk is ingericht met een watergang aan de noordzijde van het profiel gesitueerd om meer zon- en lichturen te kunnen benutten.
- De huidige rijbanen schuiven op naar het zuiden en worden nagenoeg tegen elkaar gelegd om andere functies/modaliteiten meer ruimte te kunnen bieden binnen het hoogstedelijke milieu.
- Voor het gemotoriseerd verkeer (auto en openbaar vervoer inclusief HOV-bus) zijn vooralsnog in elke richting twee rijstroken beschikbaar. In de toekomst kan de weg zonder grote ingrepen worden afgewaardeerd naar 2x1 rijstrook voor auto en vrije busstroken.
- Alleen bij de VRI-geregelde kruispunten is autoverkeer vanuit de Contactbuurt naar de Transformatorweg toegestaan.

Watergang Transformatorweg

- In verband met het verlagen van de grondwaterstand voor de toekomstige bebouwing in heel Sloterdijk I is een watergang

(feitelijk een sloot met natuurlijke oeverranden) in de Transformatorweg noodzakelijk. Naast dat de watergang bijdraagt aan de klimaatadaptatie, speelt de watergang ook een rol in het grotere waternetwerk dat gaat fungeren als een dragende groenblauwe structuur tussen de Hemknoop en de Minervahaven.

- De ruimte om de watergang te kunnen graven, ontstaat aan de noordkant van de Transformatorweg als de twee huidige rijbanen worden verplaatst. Zonder die verplaatsing kan de watergang niet worden ingepast vanwege de aanwezigheid van onder andere een rioolpersleiding die niet verplaatst kan worden.
- De realisatie van de watergang is nodig voor de woningbouw in de Contactbuurt en later ook de Isolatorbuurt. De watergang heeft daarbij de volgende functies:
  – Grondwaterbeheersing, waaronder ontwateringsdiepte 90 cm.
  – Watercompensatie om de verhardingstoename compenseren.
  – Hemelwater/rainproof inrichting van het gebied.
  – Waterafvoer en waterkwaliteit door aansluiting open water.
  – Ruimtelijke en verblijfskwaliteit door water toegankelijk te maken.
- Vanuit watertechnische eisen stelt Waternet dat deze watergang een breedte heeft van minimaal 7 meter. Omwille van de beoogde ruimtelijke kwaliteit en gebruiksmogelijkheden wordt uitgegaan van een 10 meter breed profiel voor de landschappelijke inpassing van watergang.

Groen

- De nieuw te creëren parkstrook rond de watergang krijgt verschillende verblijfs- en gebruiksmogelijkheden.
- Door alle rijbanen aan de zuidzijde van de Transformatorweg te clusteren, en groen en watergang aan de noordzijde, ontstaat een asymmetrisch profiel. Zo wordt voorkomen dat het toekomstige groen een versnipperd beeld oplevert en wordt al het groen goed toegankelijk.
- Een belangrijk uitgangspunt is dat de nieuwe inrichting rainproof is en kansen biedt voor een grotere biodiversiteit. Dit wordt onder andere gedaan worden door de aanleg van natuurvriendelijke oevers.
- Vanwege de noodzaak het gebied op te hogen om de wijk klimaatbestendig te maken kunnen zo goed als alle bestaande, circa 500, bomen in de middenberm en langs de Transformatorweg niet blijven staan op de huidige plek. Voor alle bomen geldt dat in de volgende projectfase de kwaliteit wordt onderzocht en dat een boomeffect analyse verder wordt gedetailleerd. Op deze wijze wordt duidelijk of en op welke wijze een deel van de bestaande en levensvatbare bomen ingepast/verplant kunnen worden. Het verlies van bomen die niet verplaatst kunnen worden wordt gecompenseerd. Dit zal zoveel mogelijk plaatsvinden door de aanplant van nieuwe bomen aan de Transformatorweg en in de omliggende gebieden.

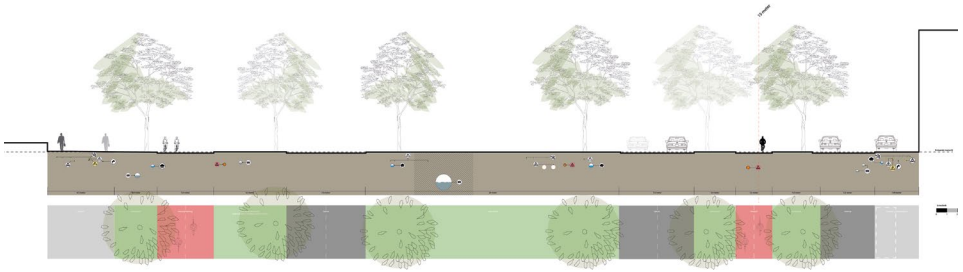
Ondergrond

- De Transformatorweg heeft een belangrijke functie voor ondergrondse infra. Zo liggen er grote transportleidingen die cruciaal zijn voor Amsterdam zoals hogedruk gas-, rioolpers- en hoogspanningleidingen.
- In de toekomst komen er uitbreidingen zoals waterstof, stoomleidingen en warmtenetten. Hiervoor en voor mogelijk aanvullende uitbreidingen van het netwerk is ruimte nodig. De randvoorwaarden hiervoor zijn al met de betrokken partijen (Havenbedrijf, Waternet, Liander) in kaart gebracht in de Strategische verkenning Basisweg-Transformatorweg.

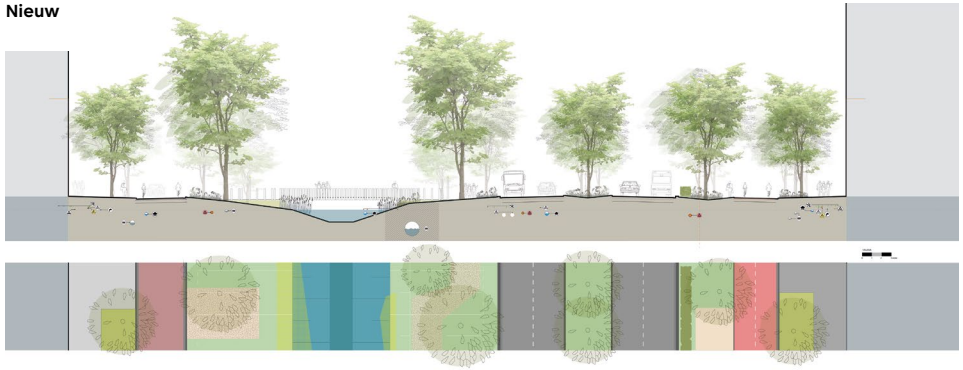
Eerste schetsontwerp herinrichting Transformatorweg

Een eerste schetsontwerp laat zien dat het mogelijk is om een klimaatadaptieve inrichting te realiseren die tegemoet komt aan de hierboven benoemde uitgangspunten en randvoorwaarden. Dit schetsontwerp is in deze fase van de planvorming alleen bedoeld om een beeld te kunnen geven van hoe de heringerichte Transformatorweg eruit kan komen te zien. Het definitieve ontwerp wordt gemaakt nadat de uitgangspunten zijn vastgesteld.

Huidig



Nieuw



Figuur 18 Huidig versus nieuw profiel Transformatorweg.



Figuur 19 Impressie nieuwe inrichting Transformatorweg met bebouwing Contactbuurt.



Kruising Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg tot Centraal Station

5.1 Huidige situatie

5.2 Verkenning tracé kruising Transformatorweg/Nieuwe Hemweg | Centraal Station

5.3 Uitgangspunten herinrichting tracé kruising Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg | Centraal Station

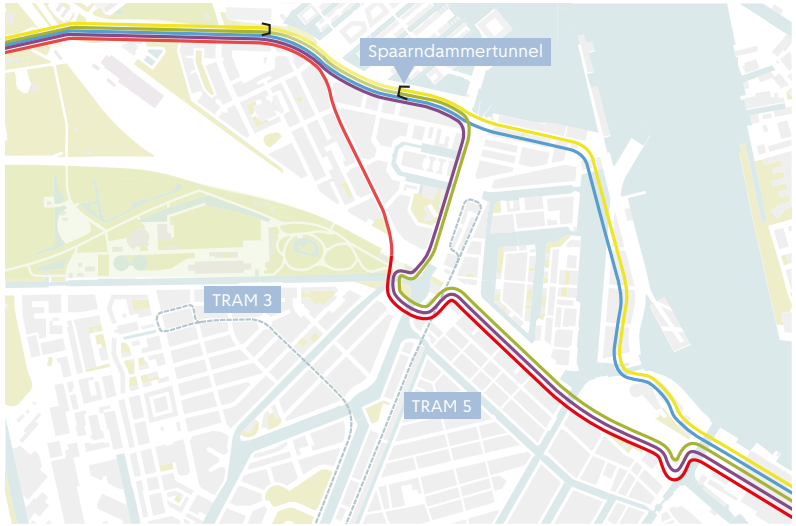


De zogenaamde Berm Bunnies op de Nieuwe Hemweg langs de snelfietsroute tussen Amsterdam en Zaanstad.

5 Kruising Transformatorweg/Nieuwe Hemweg tot Centraal Station

5.1 Huidige situatie

Tussen de kruising van de Transformatorweg met de Nieuwe Hemweg en het Centraal Station rijden bussen momenteel met het overige verkeer mee. Bussen rijden bovengronds en gaan niet door de Spaarndammertunnel. Er wordt met een zigzagbeweging tussen de Transformatorweg en Spaarndammerdijk gereden. Deze beweging zorgt voor enig oponthoud en door de lage snelheid ook voor extra rijtijd. De Spaarndammerdijk gaat over in de Tasmanstraat. Tot het punt waarop het verkeer van de Tasmanstraat samenvoegt met de Spaarndammertunnel rijden bussen met voorrang op overig verkeer, uitgezonderd van enkele zebrapaden. Deze kruising is met verkeerslichten geregeld in afstemming met de kruising met de Houtmankade en brugopeningen. Vervolgens loopt de route via de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk en de De Ruijterkade naar CS. Bussen rijden hier op de voorrangsweg met het overige verkeer mee. Tweemaal komt een bus op deze route verkeerslichten tegen. De Spaarndammertunnel is uitgerust met een beveiligingssysteem. Dat systeem voorkomt stilstand in de tunnel bij bijvoorbeeld drukte (door doseren) en bij hoogte-overschrijdingen (door blokkeren). In westelijke richting wordt ook verkeer dat niet door de tunnel gaat door het systeem beïnvloed omdat de wachtrij reikt tot voorbij de kruising met de Houtmankade. In oostelijke richting heeft alleen de verkeersstroom die de tunnel inrijdt er last van doordat er ruim 300 meter opstelruimte is.



Figuur 20 Overzicht van de onderzochte routes.

5.2 Verkenning tracé kruising Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg | CS

De huidige buslijn 22 volgt de Spaarndammerdijk (ventweg) vanaf het kruispunt van de Transformatorweg met de Nieuwe Hemweg tot en met de Tasmanstraat. Het eerste deel van deze route is minder geschikt voor een HOV-bus. Dit komt door de huidige inrichting van het kruispunt Transformatorweg/Nieuwe Hemweg die het noodzakelijk maakt dat de bus een scherpe slinger moet maken om op de ventweg te komen. Ook de verkeerslichten op deze plek zorgt voor vertraging. Daarnaast is de ventweg smal, loopt vlak langs woningen en maken ook auto's hier gebruik van. Dit leidt tot vertraging onder meer door inparkeren. Een beter en meer betrouwbaard alternatief is om zoveel mogelijk gebruik te blijven maken van de hoofdrijbaan (de Nieuwe Hemweg) tot aan de tunnelmond. Via de Archangelweg

kan de bus dan aan de noordzijde van de tunnel via een vrije busbaan de route vervolgen. Bij de Houthavenweg kan de bus terugkeren op de bestaande route (van de huidige lijn 22) om via de kop van de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat terug te keren op de hoofdrijbaan. Voor de Tasmanstraat geldt ook dat deze door het gecombineerd gebruik met auto in principe minder geschikt is voor een HOV-bus – alleen is er op dit deel van het tracé geen beter alternatief beschikbaar. De vrije busbaan bij de Archangelweg kan ook gebruikt worden zodra tramlijn 5 naar de Minervahaven wordt doorgetrokken. Ook lijn 48 kan, vanaf het moment dat de Houthavenhavenweg wordt afgewaardeerd tot fietsstraat, gebruik maken van deze busbaan. Consequentie van deze route is wel dat de huidige halte op de ventweg bij de Zaanstraat niet meer gebruikt kan worden. Ter vervanging wordt een nieuwe HOV-halte op de hoofdrijbaan gerealiseerd.

Vanaf de Tasmanstraat gaat de bus via de Westerkeersluis naar de Van Diemenstraat. Op dit deel van het tracé bestaat de mogelijkheid tot verkrijgen van absolute prioriteit voor de bus op de VRI geregelde kruispunten Barentzplein/Westerdoksdijk en Spaarndammertunnel/Tasmanstraat, zodat de bus geen hinder ondervindt van autoverkeer in de Van Diemenstraat. Dit heeft een positief effect op betrouwbaarheid. Daarnaast is er ruimte voor vrije busbanen op de Westerdoksdijk . Omdat uit een doorrekening blijkt dat het positieve effect op doorlooptijd, betrouwbaarheid en snelheid van vrije busbanen op dit deel minimaal is worden er in kader van deze NvU, gezien het ingrijpende karakter op de leefomgeving, geen voorstellen gedaan voor de realisatie hiervan.

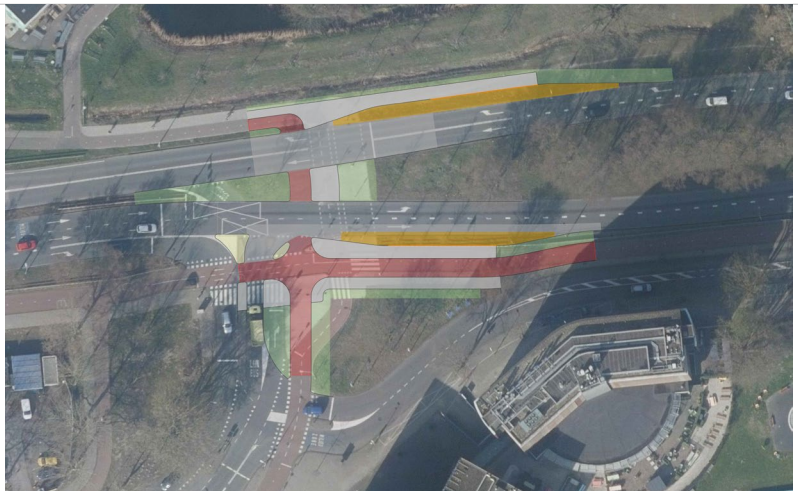
Uit verkeersberekeningen blijkt dat bussen op de De Ruijterkade richting Centraal Station in de huidige situatie verliestijd oplopen en minder betrouwbaar zijn. Een vrije busstrook op deze locatie kan met geringe kosten en effect op de leefomgeving gerealiseerd worden en komt de doorstroming van zowel de HOV-bus als andere lijnbussen ten goede.

5.3 Uitgangspunten voorkeurstracé tussen de kruising Transformatorweg/Nieuwe Hemweg | CS

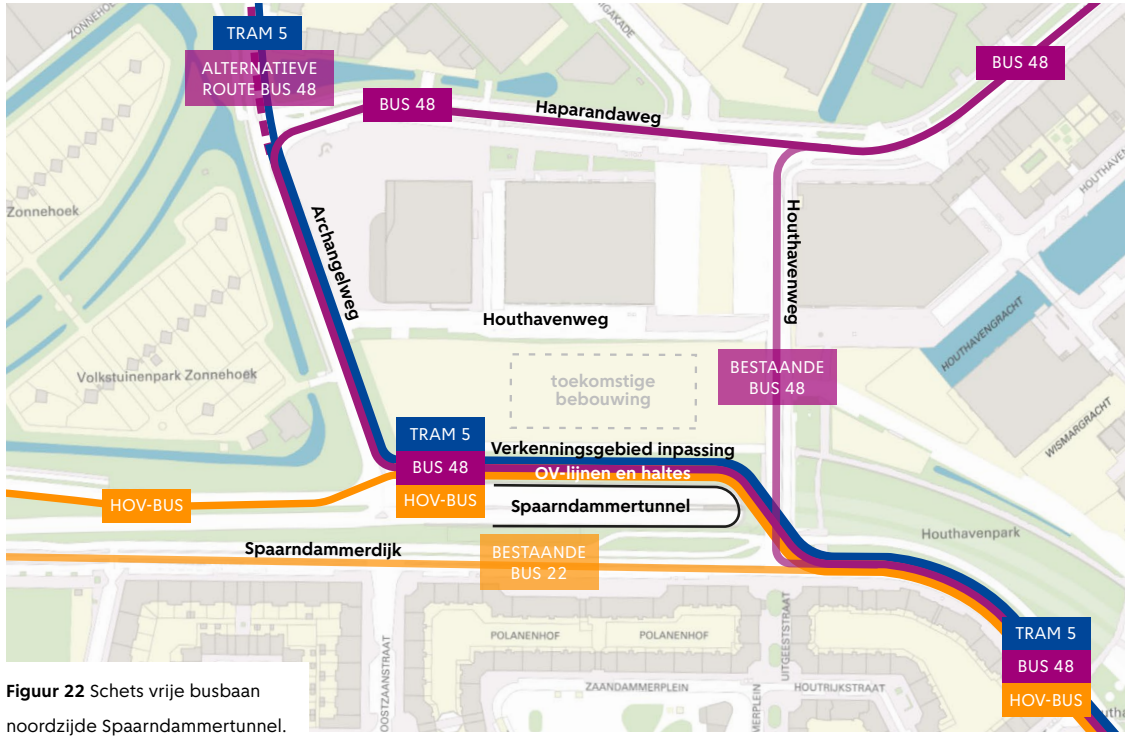
De belangrijkste aanpassing ten opzichte van de bestaande busroutes is dat de HOV-bus vanaf de kruising Transformatorweg/ Nieuwe Hemweg zoals hiervoor aangegeven niet de route van lijn 22 via de Spaarndammerdijk (de ventweg) volgt, maar op de hoofdrijbaan blijft tot aan het kruispunt met de Archangelweg (voor de ingang van de tunnel). Hier rijdt de HOV-bus via een nieuwe busbaan tussen Archangelweg en Houthavenweg naar de kop van de Spaarndammerstraat. Vanaf hier volgt de HOV-bus weer de ventweg via de Tasmanstraat naar de Van Diemenstraat en CS. Om dit mogelijk te maken zijn de volgende uitgangspunten noodzakelijk:

Spaarndammerdijk/Archangelweg

- Een nieuwe HOV-halte op de hoofdrijbaan ter hoogte van de Zaanstraat zoals weergegeven in figuur 21. Dit is nodig omdat de huidige bushalte voor lijn 22 op deze locatie aan de ventweg niet meer wordt aangedaan. Bij de nadere uitwerking en inpassing op de hoofdrijbaan van de Spaarndammerdijk dient er rekening mee gehouden te worden dat er ca 5 bomen verplant worden. Deze bomen zijn bij de vorige reconstructie geplant en komen daarmee in aanmerking om te worden verplant. Er bevindt zich in de nabijheid ook een volgroeide boom, de inschatting is dat deze kan worden ingepast in het ontwerp.
- De nieuwe busbaan ligt ten noorden van de Spaarndammertunnel tussen de Archangelweg en de Houthavenweg en sluit met een boog aan op de Spaarndammerdijk. Deze aansluiting ligt in een nog niet gerealiseerd gedeelte van het (toekomstige) Houthavenpark dat is opgenomen in de nieuwe Hoofdgroenstructuur. Besluitvorming hierover vindt plaats binnen de afgesproken beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur waarbij groen, indien dat aan de orde is, wordt gecompenseerd.
- Uitgangspunt is een zo optimaal mogelijke landschappelijke inpassing. Voor het meer centrum stedelijke karakter van deze



Figuur 21 verkenning nieuwe halte hoofdrijbaan Zaanstraat – donkergrijze stroken zijn de HOV-halte.



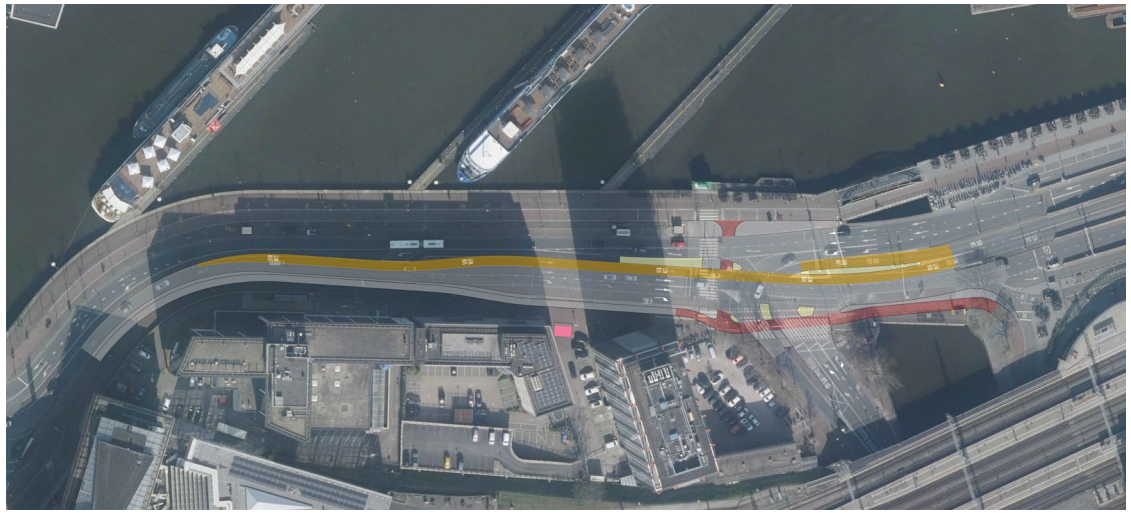
Figuur 22 Schets vrije busbaan noordzijde Spaarndammertunnel.

locatie mag een bijbehorende kwalitatieve inrichting worden verwacht met aandacht voor (schaars) groen en voetganger. Door toepassing van een brede bomenstructuur langs het tracé (referentie Julianaplein nabij Amstelstation) uitmondend in een bomenplein ter hoogte van het entreegebouw kan een aantrekkelijke groene stadsentree gecreëerd worden.

- Om een goede verbinding te maken wordt de middenberm op de hoofdrijbaan smaller gemaakt om de bus een eigen rijstrook te geven. In de middenberm staan ca. 10 bomen die ongeveer 5 jaar geleden geplant zijn. Deze worden indien mogelijk ingepast of anders verplant. Inschatting is dat dit mogelijk is vanwege de leeftijd van de bomen.
- Wanneer in de toekomst tramlijn 5 verlengd wordt door de Spaarndammerstraat naar de Minervahaven, kan deze busbaan ook als trambaan fungeren. Daarnaast kan lijn 48 gebruik maken van deze busbaan nadat de huidige route via de Houthavenweg niet meer mogelijk is als gevolg van het voornemen tot afwaarderen van een deel van deze weg tot fietsstraat.
- Bij de realisatie van de busbaan wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat hier in de toekomst een HOV-halte komt voor een goede overstap op tramlijn 5.
- Op dit deel van het tracé blijft de huidige halte aan de kop van de Spaarndammerstraat vooralsnog behouden als halte voor de HOV-bus. Dit vanwege de centrale ligging in de bebouwing en het belang om deze winkelstraat goed te ontsluiten.
- Aandachtspunt is dat de halte aan de kop van de Spaarndammer-straat niet zonder grote ingrepen in het nabijgelegen park en de rijbaan/fietsstrook HOV-waardig gemaakt kan worden. Deze halte wordt daarom vooralsnog alleen aangepast door toevoeging van route-informatie en een nieuw R-Net Abri. Een mogelijke verdere aanpassing van de halte zelf wordt meegenomen bij de besluitvorming over de route van tramlijn 5 en de eventueel te realiseren nieuwe halte bij de Archangelweg ten behoeve van een goede overstap tussen tram en HOV-bus.



Figuur 23 Impressie inpassing bushalte tussen de Spaarndammertunnel en het Entreegebouw. De bomen zijn weergegeven in een volwassen maat.



Figuur 24 Toevoeging busstrook en verplaatsen fietsoversteekplaats De Ruijterkade.

Kruispunt Spaarndammertunnel/Houtmankade en Van Diemenstraat

- De HOV-bus krijgt een halte in de buurt van deze kruising om daarmee ook een goede aansluiting te kunnen maken op het Pontsteigerveer naar Amsterdam Noord.
- In de Van Diemenstraat rijdt de HOV-bus mee met het verkeer. De eerstvolgende HOV-halte komt bij het Barentszplein. Vanwege de beperkte ruimte in de Van Diemenstraat zijn infrastructurele maatregelen die reistijd en of betrouwbaarheid verbeteren hier niet mogelijk.

Aanlanding Amsterdam Centraal

- De aanlanding moet aan de IJzijde van station Amsterdam Centraal komen, conform de bestaande uitgangspunten van het stations-gebied.
- Het inrichten van een vrije busstrook vanaf (de boog) bij de Kamer van Koophandel richting het kruispunt met de Westertoegang. Uit verkeersberekeningen blijkt dat bussen op de De Ruijterkade richting Centraal Station in de huidige situatie verliestijd oplopen en minder betrouwbaar zijn. Een vrije busstrook komt de doorstroming van de lijnbussen ten goede. Direct voorbij het kruispunt sluit de busstrook aan op de route richting het busplatform. Er is een overmaat aan ruimte in het bestaande profiel zodat de realisatie van een busstrook niet ten koste gaat van de bestaande rijstroken. Ook de bestaande parkeerstrook langs de De Ruijterkade kan gehandhaafd blijven voor touringcars en verkeer t.b.v. laden en lossen van personen en goederen. Dit is van belang voor met name de riviercruise.
- Wegens fysieke beperking op de brug direct ten oosten van het kruispunt (brugnummer 147), wordt de fietsoversteekplaats verplaatst naar de westzijde van het kruispunt. Hierbij wordt deze samengevoegd met het bestaande zebrapad. Met het vervallen van de fietsoversteekplaats direct ten oosten van het kruispunt, ontstaat er ruimte voor de busstrook.
- 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.

Toekomstige ontwikkelingen

Naar verwachting is rond 2033 de metroringlijn verlengd van halte Isolatorweg naar halte Hemknoop en is het kruispunt Transformatorweg – Nieuwe Hemweg opnieuw vormgegeven. Hierbij wordt ook opnieuw gekeken naar de locaties van de HOV-haltes ter hoogte van de Zaanstraat en de Spaarndammerdijk (begraafplaats St. Barbara). Uitgangspunt daarbij is dat deze in de toekomstige situatie zo goed mogelijk aansluiten bij een overstap op de metro.

Rond deze periode is de verwachting dat ook tramlijn 5 van Westerpark, via de Spaarndammerstraat, naar Minervahaven is doorgetrokken. Deze tramlijn maakt naar verwachting gebruik van de vrije busbaan die de Houthavenweg met de Archangelweg verbindt. In deze fase wordt onderzocht welke locatie/halte in de omgeving van de Archangelweg het meest geschikt is voor een veilige en snelle overstap tussen de HOV-bus en de tram. Uit een eerste studie blijkt dat de halte bij de kop van de Spaarndammerstraat hiervoor minder geschikt is vanwege gebrek aan ruimte en het willen voorkomen dat een deel van het groen van het Houthavenpark voor uitbreiding van deze halte wordt opgeofferd.

In het eindplaatje wordt de metroringlijn volledig gesloten, maar op dit moment is nog geen volledig beeld van de rest van het netwerk beschikbaar. Denkbaar is dat tramlijn 5 of de metro vanaf CS wordt verlengd naar de Coen- en Vlothaven. De HOV-bus krijgt mogelijk een meer ontsluitende functie via Minervahaven. Daarbij blijft de HOV-route via de Transformatorweg en de Westerdoksdijk/Van Diemenstraat behouden.





Context, planning en vervolg

6.1 Planning en fasering
6.2 Duurzaamheid
6.3 Kosten en Risico's
6.4 Raakvlakprojecten
6.5 Participatie en inspraak bewoners en ondernemers
6.6 Vervolg



Kruising Transformatorweg - Kabelweg.

6 Context, planning en vervolg

In de voorgaande hoofdstukken is aandacht besteed aan de huidige situatie, uitgangspunten en de ontwerpverkenning. Naast de technische en verkeerskundige afwegingen en uitgangspunten speelt ook de omgevingscontext een belangrijke rol. De bestuurlijke context is met een bronnenlijst gevat in de bijlage.

6.1 Planning en fasering

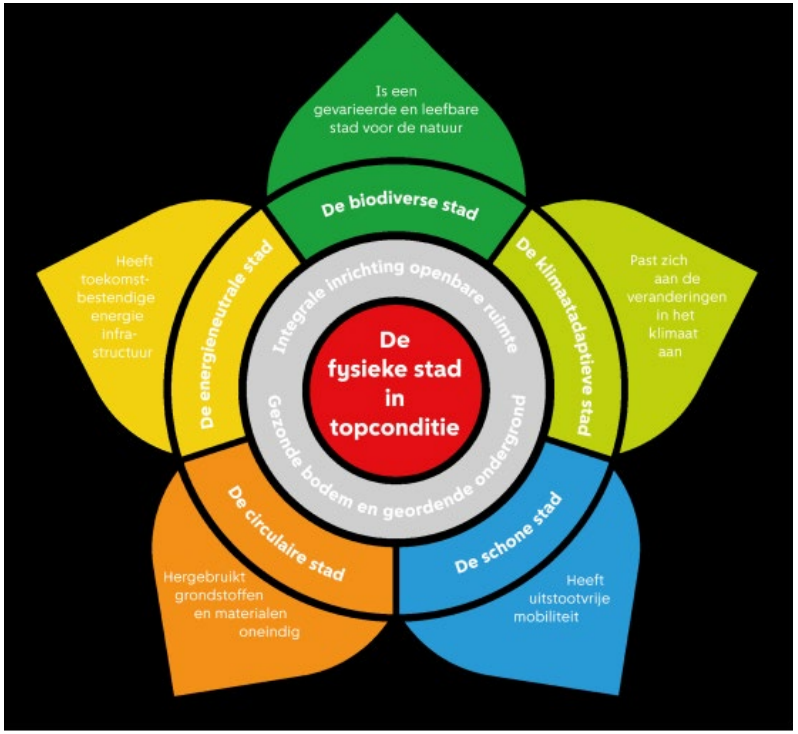
Vanwege de eerder beschreven koppeling (randvoorwaardelijkheid) van dit project met de bouw van woningen in de Contactbuurt gaat de huidige planning er van uit dat in 2026 kan worden gestart met de uitvoering van het project. Dit is gebaseerd op de nu bekende planning van de Contactbuurt waar begin 2026 met de eerste woningen wordt gestart.

Verschillende projectonderdelen kunnen gefaseerd uitgevoerd worden. In ieder geval krijgt het deel van de Transformatorweg vanaf de Kabelweg tot aan de Contactweg een hoge prioriteit in de uitvoering vanwege de relatie met de woningbouw in de Contactbuurt.

De herinrichting van het deel van de Transformatorweg tussen Contactweg en Nieuwe Hemweg kan qua uitvoering mogelijk ook gekoppeld worden aan de planning van de ontwikkeling van het deelgebied Hemknoop en de herinrichting van de kruising Transformatorweg – Nieuwe Hemweg. Een definitieve planning en fasering wordt in de volgende projectfase uitgewerkt.

6.2 Duurzaamheid

Duurzaam Tenzij
In september 2023 is de bestuursopdracht Duurzame Toekomst aangenomen door de gemeenteraad en het college van B&W. Als onderdeel van de bestuursopdracht Duurzame Toekomst is het adagium ‘Duurzaam, Tenzij’ gemeentebreed omarmd.



Figuur 25 De 8 thema’s van Duurzaam Tenzij.

Voor de fysieke ruimte is dit adagium uitgewerkt in de aanpak ‘Duurzaam, Tenzij’. ‘Duurzaam, Tenzij’ bestaat uit acht thema’s. Deze thema’s zijn deels al aan de orde gekomen, maar zullen deels ook nader uitgewerkt worden na afronding van PBI fase 2.

Klimaatadaptatie
Er is een quickscan Klimaatadaptatie opgesteld voor het gebied Transformatorweg. In deze quick scan zijn de risico’s en oplossingsrichtingen voor de 4 thema’s van klimaatadaptatie (wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen) geïnventariseerd. Deze uitkomsten worden meegenomen bij de uitwerking van het schetsontwerp in de volgende fase.

Schone lucht
De HOV-bus rijdt electrisch, daarmee wordt reeds bijgedragen aan de reductie van CO_2. Verder zal kennis uit de markt worden benut om elektrisch materieel in te zetten bij de realisatie van het project. Ook dit draagt bij aan CO_2-reductie.

Energie
Nog geen plannen voor in dit project.

Circulair
In de volgende fase wordt circulariteit in kaart gebracht. Zodra het schetsontwerp wordt uitgewerkt na afronding van PBI fase 2 worden de circulaire ontwerpprincipes gehanteerd en een materialen quickscan.

Biodiversiteit
Vanwege de herinrichting Transformatorweg is een Bomen Effecten Analyse uitgevoerd. Deze analyse vormt de basis voor de uitwerking van hoe wordt omgegaan met het groenaspect in de herinrichting Transformatorweg.

6.3 Kosten en Risico’s

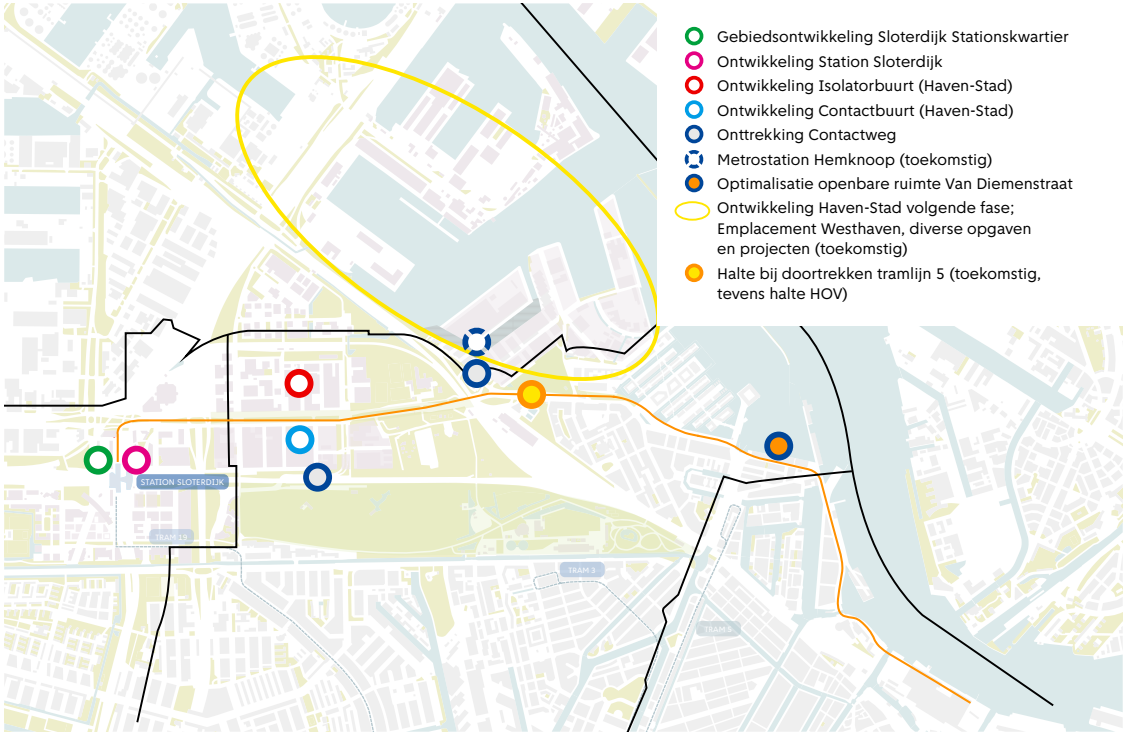
Met het gehele project is een totale investering van circa €90 miljoen gemoeid (prijspeil 2024). Naast de kosten voor het geschikt maken van de route voor de HOV-bus en de aanleg van de bijbehorende HOV-haltes betreft het ook investeringen in de herinrichting van het Piarcoplein en de Transformatorweg. De gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en ook het Rijk, dragen bij aan de financiering van het project. Belangrijke risico’s voor het project zijn de grote prijsstijgingen van de afgelopen periode en de voortgang van de geplande woningbouw in met name de Contactbuurt.
De hiervoor beschreven fasering in het project is mede bedoeld om deze risico’s beheersbaar te houden.

6.4 Raakvlakprojecten

De beoogde HOV-bus verbindt 4 deelgebieden van Haven-Stad met de bestaande stad, waaronder Sloterdijk Stationskwartier en de Contactbuurt. De meest relevante raakvlakken worden hierna benoemd.

De raakvlakken waar het project HOV-bus in de huidige PBI-fase 2 ten behoeve van de NvU afstemming mee heeft worden kort toegelicht. Voor de overige raakvlakken geldt dat er reeds afstemming is, maar met name in de volgende fase consequenties van de raakvlakken in beeld worden gebracht.

Figuur 26 Overzicht raakvlakprojecten.



Gebiedsontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier
Sloterdijk Stationskwartier ligt in het stadsdeel Nieuw-West. De wijk grenst in het noorden aan de Basisweg, in het oosten aan de ringweg A10, in het zuiden aan de Haarlemmerweg en in het westen aan de Seineweg.
Sloterdijk Stationskwartier is volop in ontwikkeling. Het verandert van een gebied met kantoren naar een gemengd woon- en werkgebied. Er wonen nu al ongeveer 900 mensen. Het aantal woningen groeit naar verwachting in de komende 20 jaar naar 7.500. Er is dan woonruimte voor maximaal 15.000 bewoners. Er blijft ruimte voor kantoren en er komen verschillende voorzieningen, zoals scholen en supermarkten.

Contactbuurt
In de eerste fase van Haven-Stad verbindt de HOV-bus de transformatiegebieden Sloterdijk Stationskwartier en de Contactbuurt met al bestaande buurten. In de planning is er een directe relatie met de start van de woningbouw in de Contactbuurt (naar verwachting begin 2026). Om woningbouw mogelijk te maken moeten, als onderdeel van de herinrichting van de Transformatorweg, in verband met bouwrijp maken van de grond en een goede waterhuishouding, nieuwe watergangen worden gemaakt. Dit betekent dat er conform de huidige planning van de Contactbuurt begin 2026 een uitvoeringsbesluit moet zijn genomen voor de HOV-verbinding en herinrichting van de Transformatorweg.

Optimalisatie Openbare Ruimte Van Diemenstraat
De Van Diemenstraat kent een profiel dat in de jaren ’60 is gerealiseerd en is een belangrijke route in het auto- en fietsnetwerk van de stad. De komende jaren zijn er diverse ontwikkelingen die leiden tot meer drukte in de straat. De ontwikkeling van de Houthaven en de NDSM-werf zorgen voor extra auto-, fiets- en voetgangersbewegingen over de Van Diemenstraat. Ook de HOV-bus verbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station gaat bij realisatie door de Van Diemenstraat. Deze (toekomstige) ontwikkelingen in combinatie met de huidige staat van het straatprofiel zijn aanleiding om de openbare ruimte te optimaliseren. Zo worden onder andere de fundering en verhardingen vervangen en vinden aanpassingen plaats die de oversteekbaarheid veiliger maken en de straat toekomstbestendig.

Voor de HOV-bus is de doorstroming van belang om een betrouwbare verbinding te garanderen. Maatregelen aan de Van Diemenstraat dienen daarom effectief en geschikt te zijn voor de (toekomstige) HOV-bus.

6.5 Participatie en inspraak bewoners en ondernemers

In de periode van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten zijn twee bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en ondernemers. Tijdens deze bijeenkomsten zijn betrokkenen geraadpleegd over de uitgangspunten voor de beoogde route. Daarnaast zijn we in gesprek gegaan met bewoners en ondernemers over relevante thema's. Hiervoor zijn 14.000 uitnodigingen verspreid langs het beoogde tracé.

De eerste bijeenkomst, op 28 september 2023, was gericht op de herinrichting Piarcoplein, waarbij bedrijven rondom het Piarcoplein zijn uitgenodigd. Een tweede bijeenkomst, op 2 oktober 2023, was gericht op het gehele beoogde tracé dat aan de hand van visualisaties en schetsontwerpen is toegelicht. Er is informatie gegeven over de herinrichting Piarcoplein, de kruising A10, de herinrichting Transformatorweg, de Houthavenweg, de Spaarndammerdijk en de Van Diemenstraat-CS. Daarnaast waren er ook drie thematafels met achtergrondinformatie over Mobiliteit (met informatie vanuit het GVB en de Vervoerregio Amsterdam), Haven-Stad en hoe dit zich verhoudt tot het project van de HOV-bus en een thematafel Groen en Water, met meer informatie over de ingrepen in de groenvoorziening en de bomen bij de herinrichting Transformatorweg. De reacties van de bezoekers aan de bijeenkomsten waren overwegend positief, waarbij de aandacht met name uitging naar hoe de routes van de bestaande OV lijnen zouden gaan lopen in de toekomst. Dit is opgenomen in hoofdstuk 2.6.

Het College van B&W heeft op 16 april 2024 de concept Nota van Uitgangspunten vrijgegeven voor inspraak. Tijdens de inspraak-periode, die plaatsvond van 18 april 2024 tot en met 30 mei 2024, was het mogelijk een schriftelijke of online inspraakreactie te geven op dit document. Halverwege de inspraakperiode, op 16 mei 2024, is nog een bijeenkomst georganiseerd om geïnteresseerden de gelegenheid te geven vragen te stellen over de concept Nota van Uitgangspunten. Deze bijeenkomst werd redelijk goed bezocht en leverde verduidelijking op bij de bezoekers. Er zijn in totaal 27 inspraakreacties binnengekomen. Deze worden beantwoord in de Nota van beantwoording. Alle inspraakreacties zijn betrokken en waar nodig verwerkt in de Nota van Uitgangspunten.

6.6 Vervolg

Deze Nota van Uitgangspunten is onderdeel van het besluit-vormingsproces, dat binnen het Plan- en Besluitvormingsproces (PBI) van de gemeente Amsterdam wordt doorlopen. Met deze Nota van Uitgangspunten wordt de Uitgangspuntenfase (PBI-2) afgesloten met een voorkeursbesluit. Het biedt de kaders voor de uitwerking naar een definitief ontwerp. Na de inspraakperiode worden de zienswijzen beantwoord in een Nota van Beantwoording en, indien aan de orde, meegenomen in de definitieve Nota van Uitgangspunten. Deze wordt voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Na vaststelling vindt uitwerking naar een Definitief Ontwerp plaats. Hierbij is er opnieuw ruimte voor participatie door betrokken ondernemers en bewoners. De planning is dat de uitvoering in 2026 start.



Bijlagen



7.1 Bronnen

7 Bijlagen

7.1 Bronnen

- **Amsterdam maakt ruimte (2023)**
Amsterdam maakt ruimte creëert samenhang binnen de opgaven mobiliteit en openbare ruimte. Het is op dit moment een product in wording en biedt kans om de samenhang van bestaande onderwerpen en aanpakken beter te duiden aan de hand van een duidelijke koers. Het koppelt verschillende trajecten aan elkaar, zoals de Verkenning ruimte maken, de mobiliteitsplannen en de ruimtelijke strategie Hubs. Focus ligt op toekomstbestendige mobiliteit in de stad.

- **Amsterdams akkoord (2022-2026)**
Het coalitieakkoord 2022-2026 heeft een solidaire stad met gelijke kansen, een duurzame toekomst en verantwoorde groei als centrale thema's. Met het project HOV-bus wordt bijgedragen aan doelen in het Amsterdams Akkoord. Bijvoorbeeld door elektrisch OV waarmee uitstoot wordt verminderd. Bij de herinrichtingsopgave worden klimaatadaptieve maatregelen genomen vanwege de gebiedsontwikkeling langs het tracé. Naast de bus infrastructuur is er aandacht voor fietsers en voetgangers conform het akkoord. We stimuleren deelmobiliteit zoals deelfietsen en/of -scooters. De HOV-bus is niet alleen duurzaam maar biedt voornamelijk een alternatief voor de nieuwe toekomstige wijken van Haven-Stad waar nu onvoldoende alternatieven voor de auto zijn en de parkeernorm laag is. De HOV-bus geeft hiermee tevens een impuls voor de woningbouw.

- **Het integraal Raamwerk Haven-Stad (2021)**
Vertaalt de inhoudelijke ambities voor Haven-Stad in ruimtelijke kaders die richting geven aan de gebiedsontwikkeling in de komende decennia. Doel van het Raamwerk is om samenhang aan te brengen tussen stedelijke kwaliteit en voorzieningen, (gebruiks)groen en sport, water en ecologie, mobiliteit en duurzaamheidsinfrastructuur. Het Raamwerk bestaat uit een Basis Raamwerkkaart en uit een aantal thematische kaarten.

- **Structuurvisie 2040 Amsterdam is Omgevingsvisie 2050 (2021)**
In juli 2021 is de Omgevingsvisie 2050 vastgesteld en vervangt de Structuurvisie 2040. In de Omgevingsvisie wordt ingezet op hubs; plekken waar allerlei modaliteiten, overstapmogelijkheden en logistiek samenkomen. Deze hubs zijn divers in verschijningsvorm: van belangrijke OV-knooppunten, waar van trein op metro en tram kan worden overgestapt, tot OV-haltes waar de overstap auto/OV plaatsvindt. Station Sloterdijk leent zich door de OV-knoop als hub.

- **De Mobiliteitsstrategie Haven-Stad (2020)**
Vormt een nadere uitwerking van de strategische keuzes op het gebied van mobiliteit zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017 (zie hierna). Het heeft als zichtjaar 2055, wanneer naar verwachting alle deelgebieden van Haven-Stad zijn ontwikkeld. Het plan geeft inzicht in de opgaven en maatregelen op het gebied van OV, fiets, voetganger, autoverkeer, vervoer over water, nieuwe vormen van mobiliteit en logistiek, waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift' kan worden bereikt. Deze opgaven en maatregelen worden ook verbeeld in kaarten die onderdeel

zijn van het Integraal Raamwerk. De Mobiliteitsstrategie is één van de brondocumenten bij het Integraal Raamwerk en het Uitvoeringsprogramma voor Haven-Stad.

- **De Ontwikkelstrategie (2017)**

De Ontwikkelstrategie Haven-Stad is in december 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze strategie schetst het beeld van Haven-Stad op het gebied van o.a. stedenbouwkundige invulling, voorzieningen, duurzaamheid, identiteit én bereikbaarheid. Ook staat hierin de fasering van de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden, met daarbij de aantallen woningen en werkgelegenheid. De ontwikkelstrategie vormt de basis voor de nadere uitwerking van Haven-Stad in de verschillende deelgebieden.

- **MER Haven-Stad (2017)**

Gelijktijdig met de Ontwikkelstrategie is de Milieueffectrapportage (MER) Haven-Stad aangenomen door de gemeenteraad. In het MER staan onder meer de randvoorwaarden voor de bereikbaarheid om de ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken. Deze vormen de basis voor de ontwikkelvisie en ook een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid. De belangrijkste keuzes uit de MER hebben betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets, en het autogebruik wordt beperkt, loopt het wegennet vast en stagneert de transformatie.

- **Investeringsnota Sloterdijk Centrum (2021)**

Deze nota inclusief bijlagen beschrijft de verdere ontwikkeling van het gebied tot een gemengd stedelijk gebied met een hoge dichtheid. Daarbij is er veel aandacht voor de kwaliteit in het gebied en de openbare ruimte in het bijzonder. De uitgangspunten op het gebied van mobiliteit sluiten daarop aan. Relevant zijn: focus op fietsers en voetgangers, ontwikkeling van de OV-knoop, ruimte bieden aan nieuwe vormen van slimme mobiliteit en het realiseren van mobiliteitshubs. Voor auto's gelden lage parkeernormen.

- **Investeringsnota Sloterdijk I – Zuid (2019, raad) en Strategienota Transformatie Sloterdijk I (2016, raad)**

De Investeringsnota vormt een uitwerking van de doelstellingen uit de strategienota uit 2016. Aan de hand van 8 te realiseren ambities wordt de beoogde ontwikkeling van het gebied beschreven. Een van deze ambities is 'de bereikbare stad', waarin de opgaven ten aanzien van mobiliteit zijn opgenomen: 'Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen; gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd.'

- **Koers 2025 ruimte voor de stad, gemeente Amsterdam (2017)**

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. Ondertussen moet de stad betaalbaar en bereikbaar blijven, in het tempo waarin de stad groeit. De ambitie is om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Haven-Stad is in Koers 2025 aangemerkt als transformatiegebied.

- **Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I - Zuid (2022)**

Binnen de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid wordt rekening gehouden met de lopende onderzoeken binnen het project HOV-bus. De grens van dit voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte loopt tot 15 meter uit de gevel ten noorden van Sloterdijk I Zuid. Het grenst hiermee aan de herinrichting Transformatorweg en zijn twee afzonderlijke projecten die nauw samenwerken.

- **Programma autoluw; maatregel 30 km/u in de stad (2021) en bijbehorend uitvoeringsprogramma (2023)**

Amsterdam heeft de wens dat de maximumsnelheid in de stad vanaf 2023 30km/u is. Er zijn uitzonderingen. Voor het goed functioneren van het OV en nood- en hulpdiensten zijn aanvullende maatregelen bedacht. De belangrijkste maatregel is dat op vrijliggende bus- en trambanen de maximumsnelheid 50 km/u blijft. De maatregel dient drie doelen: 1 Verkeersveilige stad; een lagere snelheid draagt bij aan minder én minder ernstige ongevallen. 2 Geluidsarme stad; met een maximumsnelheid van 30 km/u pakken we de grootste bron van ernstige geluidshinder aan: het verkeerslawaai. 3 Autoluwe stad. De wijze waarop de 30 km/u wordt ingevoerd staat beschreven in de beleidsnota 30 km/u in de stad, vastgesteld december 2021. De HOV-bus heeft te maken met de (toekomstige) 30km zones tussen de Spaarndammerdijk en Westerdok.

- **Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)**

Behorend bij de mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samenvat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Tot 2025 worden er per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn is het bijvoorbeeld niet meer mogelijk om per persoon een parkeerplek te claimen. In Haven-Stad wordt een parkeernorm van 0,2 gehanteerd. Amsterdam stimuleert het aanbod en gebruik van onder andere (elektrische) deelfietsen en deelscooters.

- **Amsterdamse P+R maatregelen, actualisatie (2021)**

Om P+R toekomstbestendig te maken zijn er aanpassingen nodig. P+R krijgt een steeds belangrijkere functie om te sturen op mobiliteit en bereikbaarheid in Amsterdam (in plaats van bij te dragen aan een toename van het aantal bezoekers aan de stad). Daarnaast hebben ontwikkelingen in deelmobiliteit en digitalisering ook effect op de manier waarop P+R-voorzieningen worden aangeboden. Tot slot komen de bestaande P+R-locaties steeds meer in stedelijk gebied te liggen door ruimtelijke ontwikkelingen als verdichting. Hun functie sluit echter minder goed aan bij stedelijk gebied. Deze P+R's veranderen langzaam van een regiohub in een stadshub, waarbij de stadshub veel meer ingezet gaat worden als parkeerlocatie voor bewoners uit het centrum. Met de beleidsnotitie worden een aantal maatregelen geactualiseerd om P+R toekomstbestendig te maken en in lijn te brengen met de Hubsvisie Amsterdam (hierna).

- **Hubsvisie Amsterdam (2021)**

Een hub is in de basis een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk waar verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur samenkomen, zoals op P+R-terreinen of stationlocaties zoals Sloterdijk en Piarcoplein. Een hub fungeert als begin-, eind- of overstappunt in de reis waarbij dubbelgebruik op de locatie zorgt voor ruimte-efficiency. Daarbij is een onderscheid te maken tussen vervoerstromen van personen en vervoerstromen van goederen. Hubs zorgen voor meer passende mobiliteit en meer mobiliteitsopties. De hubsvisie Amsterdam (naar aanleiding van het programma Autoluw) biedt geen blauwdruk maar een flexibele lijn. De start is een uitvoeringsprogramma hubs dat dient als kennis-centrum. Een plek waar initiatieven worden aangejaagd, de opgave wordt gecoördineerd en waar onderzoek gedaan wordt naar koppelkansen.

- **Agenda Touringcar (2020)**

De agenda Touringcar is op 1 oktober 2020 vastgesteld door het college van B&W. De overlast van touringcarvervoer is relatief groot, ondanks het beperkte aandeel in het verkeer. Touringcarvervoer veroorzaakt naar verhouding veel uitstoot, en vormt een risico voor kwetsbare kades en bruggen. Bewoners ervaren overlast van het aantal touringcarbewegingen, het geluid, de grootte van de

bussen en onveilige verkeerssituaties. De Agenda Touringcar 2020-2025 heeft als doelstelling om de overlast van touringcarvervoer te bestrijden. Het streven is het verminderen van het aantal touringcar-vervoer in de stad door touringcars zoveel mogelijk op te vangen aan de randen van de stad. De omgeving rondom station Sloterdijk leent zich hiervoor.

- **Investeringsagenda OV Tweede Tranche (vervoerregio)**

Vervoerregio Amsterdam investeert in het regionaal openbaar vervoer op basis van de investeringsagenda OV. De huidige investeringsagenda loopt van 2014 tot 2025. De investeringsagenda OV noemt een flinke reeks van OV-trajecten die de Vervoerregio Amsterdam wil verbeteren. De Vervoerregio sluit hiermee aan op de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende tien jaar in de regio zijn voorzien. De trajecten worden samen met de partners verder uitgewerkt.

- **Strategische verkenning Basisweg – Transformatorweg (2022)**

In de strategische verkenning Basisweg – Transformatorweg zijn de belangrijkste aandachtspunten in kaart gebracht die van belang zijn voor de verdere transformatie van het tracé Basisweg-Transformatorweg naar een aantrekkelijke stadsstraat. De verkenning is opgesteld in samenspraak met Liander, Waternet en Port of Amsterdam.

- **Tracéverkenning HOV-busverbinding Sloterdijk – CS, Movares (2020)**

Betreft gedetailleerde verkenning door bureau Movares naar kansrijke tracé's HOV Sloterdijk – CS.

- **Vervoerwaarde studie HOV Sloterdijk – CS, bureau 4cast (2021)**

Het betreft onderzoek door bureau 4cast op basis van het verkeers-model Amsterdam (VMA) naar de vervoerwaarde van de verschil-lende mogelijke tracés voor de HOV-busverbinding Sloterdijk – CS.

