Gemeente Amsterdam

Definitief ontwerp HOV Sloterdijk - Centraal station

December 2025

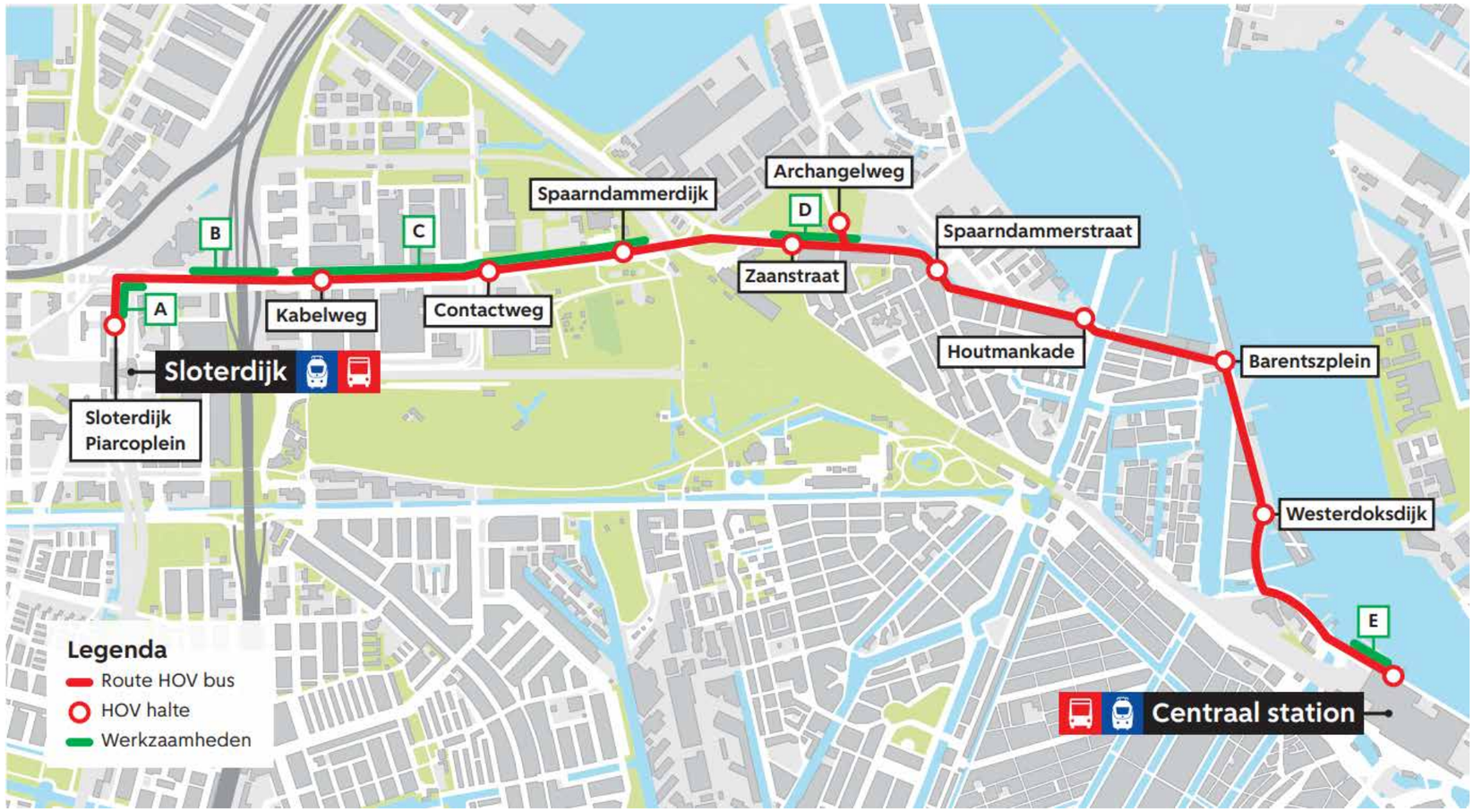
Voorwoord

Voor u ligt het definitief ontwerp met toelichting van het project HOV busverbinding van Sloterdijk naar Centraal station. Het ontwerp is een uitwerking van de Nota van Uitgangspunten HOV bus Sloterdijk – CS die is vastgesteld door de gemeenteraad op 14 november 2024.

Het document bestaat uit ontwerptekeningen met toelichtingen en impressies. De getoonde Impressies zijn er om een beeld te schetsen maar kunnen afwijken van het definitief ontwerp.

In het ontwerp is veel ruimte voor groen, waaronder beplanting en bomen. De Boom Effect Analyse is de basis voor de bomenbalans die is opgenomen, bij de uitvoering van het project kunnen de aantallen te kappen, te verplanten en nieuwe bomen afwijken.

Het ontwerp bestaat uit de volgende deeltrajecten ;
- Piarcoplein
- Basisweg en aansluiting A-10
- Transformatorweg
- Zaanstraat
- Spaarndammerdijk
- De Ruijterkade



Legenda

A	Piarcoplein
B	Basisweg- aansluiting A10
C	Transformatorweg
D	Zaanstraat - Spaarndammerdijk
E	De Ruijterkade

Inhoudsopgave

1. Piarcoplein **4**
- 1.1 Inleiding en Uitgangspunten
- 1.2 Zonering
- 1.3 Ruimtelijke ambities
- 1.4 Definitief ontwerp
- 1.5 Materiaal, Meubilair en details
- 1.6 Paserelle
- 1.7 Verkeer
- 1.8 Beplantingsvisie
- 1.9 Verlichting

2. Basisweg **22**
- 2.1 Definitief ontwerp

3. Transformatorweg **24**
- 3.1 Inleiding
- 3.2 Uitgangspunten
- 3.3 Definitief ontwerp
- 3.4 Waterhuishouding
- 3.5 Materiaal en Meubilair
- 3.6 Beplantingsvisie
- 3.7 Bruggen

4. Zaanstraat **42**
- 4.1 Definitief ontwerp

5. Spaarndammerdijk **44**
- 4.2 Uitgangspunten
- 4.3 Definitief ontwerp
- 4.4 Materiaal en Meubilair

6. De Ruijterkade **46**
- 6.1 Definitief ontwerp

1. Piarcoplein

1.1 Inleiding en uitgangspunten

Piarcoplein als onderdeel van de HOV route

In het noordwesten van Amsterdam wordt de komende 35 jaar gewerkt aan Haven-Stad. In Haven-Stad is er minder ruimte voor de auto, daarom wordt ingezet op maatregelen voor goede en snelle voetganger-, fiets- en OV-verbindingen. De HOV-bus wordt een snelle en betrouwbare buslijn tussen Sloterdijk en Centraal Station voor de toekomstige bewoners van Haven-Stad en bewoners van de al bestaande buurten op de route.

HOV-bussen rijden vaker en hebben een betere aansluiting op andere openbaar vervoerlijnen. Waar het kan, krijgt de bus voorrang en een vrij liggende busbaan, waardoor zij minder gevoelig is voor vertraging. Bushaltes krijgen digitale reizigersinformatie, zijn rolstoeltoegankelijk en hebben parkeerplekken voor fietsers.

De openbare ruimte langs het traject wordt aangepakt. Bij het Piarcoplein en de Transformatorweg zijn de grootste wijzigingen gepland waarbij rekening is gehouden met de sterke groei van wonen en werken. Ook zijn in de ontwerpen maatregelen opgenomen die duurzamer zijn en een antwoord bieden op het veranderend klimaat.

Voor een goede aansluiting op Station Sloterdijk is een nieuw busstation op het Piarcoplein nodig. Dan kunnen reizigers snel overstappen. Het plein bestaat nu vooral uit parkeerterrein en wordt tijdelijk gebruikt door internationale buslijnen. We willen het Piarcoplein groener maken. Naast ruimte voor parkeren en internationale buslijnen, maken we ook ruimte voor fietsparkeerplekken en deelvervoer. We willen ook dat het gebied veiliger aanvoelt. We gaan routes en bestemmingen beter aangeven, vooral voor voetgangers. We brengen het verzakte plein weer op hoogte en passen de routes aan voor auto's.

De gemeenteraad heeft op 14 november 2024 de uitgangspunten vastgesteld voor de herinrichting van het Piarcoplein bij station Sloterdijk. Het nieuwe busstation wordt toekomstbestendig en flexibel ingericht met 2 instaphaltes en 6 bufferplaatsen voor elektrische bussen, die ook als oplaadpunt dienen. Het station is geschikt voor de nieuwe HOV-bus naar Amsterdam Centraal en toekomstige lijnen, zoals naar Amsterdam Noord. De haltes worden dichtbij het station geplaatst voor een snelle en gemakkelijke overstap op trein en metro. Voor chauffeurs wordt een pauzevoorziening gerealiseerd.

De toegankelijkheid wordt verbeterd met liften, roltrappen en een heropende ingang onder het spoor, waardoor de loopafstand naar het Piarcoplein wordt gehalveerd. Bewegwijzering in en rond het station wordt aangepast om routes duidelijker te maken, met onderscheid tussen de twee busstations.

Het plein wordt groener door bomen en struiken, wat de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit verbetert en hittestress en wateroverlast vermindert. Er komt ruimte voor fietsparkeren, deelvervoer (zoals fietsen, scooters en auto's) en P+R, waarbij 200 van de 400 parkeerplaatsen behouden blijven. Internationale busdiensten krijgen 4 halteplekken, zonder hinder voor de HOV-bus.

Het busstation krijgt een directe aansluiting op de Basisweg exclusief voor OV, wat omrijden voorkomt. Verkeerslichten regelen het oversteken van de Basisweg, en het fietspad wordt aangepast. Internationale bussen rijden via de Hanedastraat en niet meer via de Hatostraat.

1.2 Zonering

Het uitgangspunt voor de herinrichting van het Piarcoplein is een tijdelijke inrichting met een lange adem. Daarom is bij de inrichting rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van het station Sloterdijk. De inrichting kan dus voor langere tijd meegaan, maar sluiten nieuwe ontwikkeling niet uit. Dit vraagt om robuuste keuzes die flexibiliteit en toekomst-bestendigheid combineren. De zonering is gebaseerd op strategische uitgangspunten zoals de groei van fietsverkeer door de ontwikkeling van Havenstad, toename van deelmobiliteit, behoefte aan robuuste groen, behoud van de capaciteit van het busstation, ruimte voor transfers tussen modaliteiten en een toekomstige verbouwing van het stations-gebouw.
Het gebied wordt ingedeeld in drie hoofdzones.

Het **entreegebied** naast het station fungeert als hoofdentree en overstappunt tussen fiets, bus, metro, trein en auto. Het ontwerp is ruimtelijk overzichtelijk, biedt verblijfskwaliteit met zitplekken en beschutting, en is flexibel genoeg voor toekomstige aanpassingen aan het stationsgebouw. Heldere routing, comfortabele looproutes en integratie van deelmobiliteit zijn belangrijke ontwerpuitgangspunten.

Het **buseiland** wordt gecombineerd met vergroening, waardoor een robuuste groene inrichting ontstaat die de verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie versterkt. Hier worden functionele OV-voorzieningen gecombineerd met duurzame groeiplaatsen voor bomen en groen, waarbij sociale veiligheid en buffering van verkeersstromen centraal staan.

Tot slot is er het **parkeergebied** onder de NS-sporen, een functionele zone zonder groeimogelijkheden voor groen, maar met ruimte voor fietsenstallingen en parkeren. Dit gebied is modulair ontworpen en flexibel inzetbaar voor toekomstige functies zoals logistiek of deelmobiliteit, en sluit via duidelijke routing aan op het entreegebied.

1.3 Ruimtelijke Ambities

De voetganger krijgt prioriteit in het ontwerp en gebruik van de ruimte. Het plein wordt voorzien van ruime, comfortabele looproutes met logische verbindingen en verbeterde oversteekmogelijkheden door veilige overgangen en een verkeersluwe inrichting. Er wordt nadruk gelegd op langzaam verkeer en toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Identiteit & Wayfinding

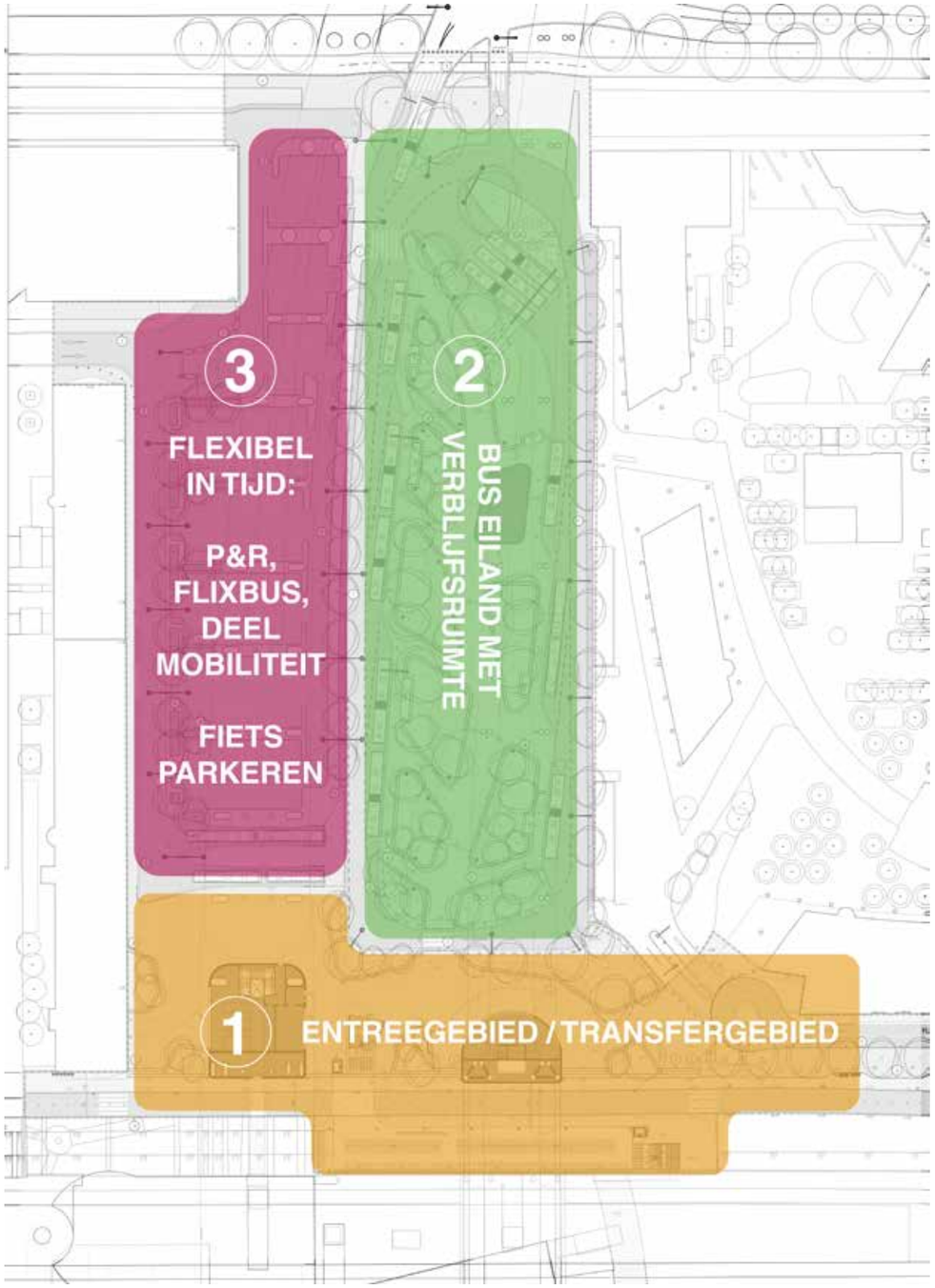
Het plein krijgt een herkenbare en leesbare identiteit die verbonden is met de stad. Dit wordt bereikt door een sterke ruimtelijke structuur met duidelijke zonering, zichtlijnen en oriëntatiepunten. Materialen en kleuren sluiten aan bij de identiteit van station Sloterdijk. Kunst, bewegwijzering en verlichting dragen bij aan de identiteit en navigatie, terwijl het plein wordt verbonden met omliggende functies zoals het station, kantoren en publieke gebouwen.

Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit wordt verhoogd door het creëren van zitgelegenheden in beschutte zones met uitzicht, groene gebieden met bomen en beplanting, en een inrichting op menselijke schaal. Waar mogelijk worden actieve plintfuncties toegevoegd, zoals horeca, winkels en publieke voorzieningen, om het plein levendiger te maken.

Veiligheid

Tot slot wordt zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid gewaarborgd. Dit gebeurt door heldere routing voor alle vervoersmodaliteiten, met prioriteit voor voetgangers. Sociale controle wordt bevorderd door actieve plekken, goede verlichting en zichtbaarheid, terwijl dode hoeken en onoverzichtelijke zones worden vermeden.



Zonering

1.4 Definitief ontwerp

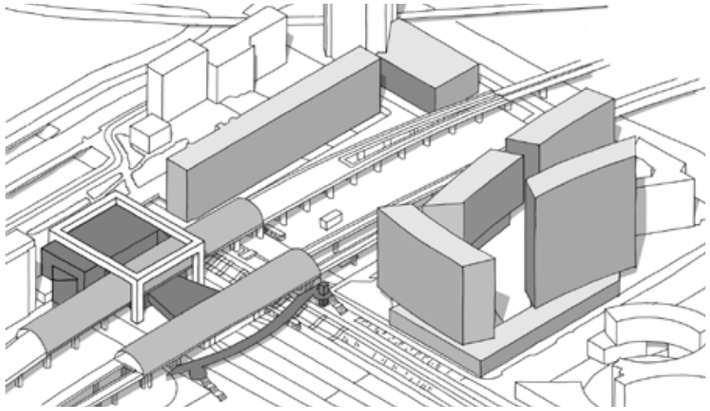
Onder de bogen van NS en Metro ontstaat in een vernieuwend stationskwartier Sloterdijk het busstation van de toekomst: een levendige, groene entree tot Havenstad. Hier wacht je niet alleen op de bus – je verblijft, ontmoet en beweegt in een omgeving die uitnodigt tot rust én dynamiek. Het busstation is meer dan infrastructuur – het is een nieuw ontvangstdomein, een plek van aankomen en vertrekken, van ontmoeten en verblijven.

Met een logische routing, heldere zichtlijnen en ruime bushaltes wordt reizen eenvoudiger en aangenamer. Fijne looproutes en vele zitranden omgeven door groen zorgen voor een hoge verblijfskwaliteit. Het plein wordt een nieuw ontvangstdomein voor Station Sloterdijk, dat naadloos aansluit op het toekomstige maaiveld. Vernieuwde trappen en liften passen perfect in de moderne uitstraling van het gebied.
Tussen het busstation en Station Sloterdijk bevindt zich het Entreeplein als transfergebied. Dit gebied fungeert als ontvangstdomein voor diverse vervoersstromen: voetgangers, fietsers, stads- en internationale bussen, P+R-gebruikers, metro- en treinreizigers vinden hier hun weg naar hun volgende vervoersmiddel.

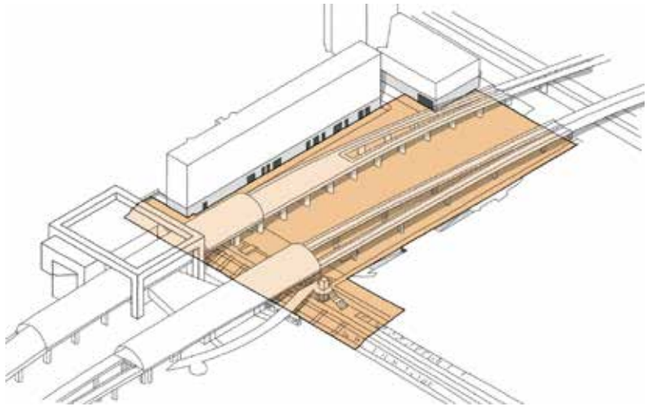
De Hatostraat en het dijkje langs het spoor vormen de nieuwe Stationsstraat naar Havenstad, terwijl de Basisweg en Transformatorweg zich ontwikkelen tot herkenbare groene stadsstraten. Hotels, kantoren en bedrijven blijven optimaal bereikbaar, met voldoende ruimte voor fietsen en voetgangers.

De uitdaging ligt in het creëren van een heldere en comfortabele routing binnen een complexe context van drie maaiveldhoogtes, een doorgaande fietsroute en een momenteel onoverzichtelijke stationsomgeving. Door het strategisch plaatsen van twee trappen en liften aan beide uiteinden van het gebied worden de belangrijkste bestemmingen geaccentueerd.

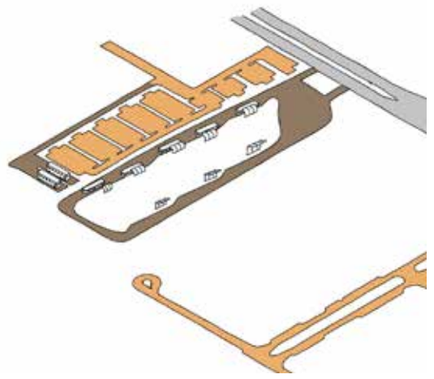
Een verhoogde passerelle sluit aan op de bestaande regenboogpasserelle, waarmee een directe verbinding met de stationshal wordt gegarandeerd. Onder deze nieuwe passerelle ontstaat een logische en beschutte ruimte voor fietsenstallingen.



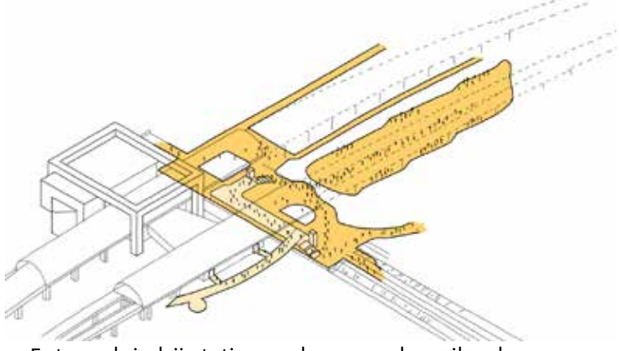
Context: Hoogbouw, achterkanten rondom, kantoren en hotels. Veelheid aan vormen, richtingen en materialen. Meiniger hotel meest heldere ruimtelijke context. Sloterdijk station met tafelconstructie van de witte staalconstructie op kop van plein.



Piarcoplein ligt onder een betonnen dak van fly-overs van NS en metro met aan randen parkeergarages, een dijk en de Basisweg.



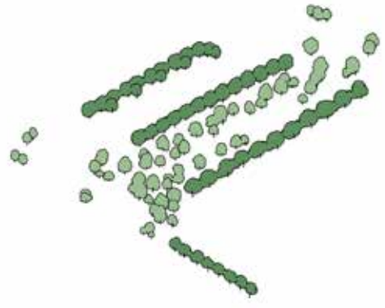
Auto, OV bussen en Internationale bussen vormen gescheiden systemen waardoor overzichtelijke veilige indeling ontstaat.



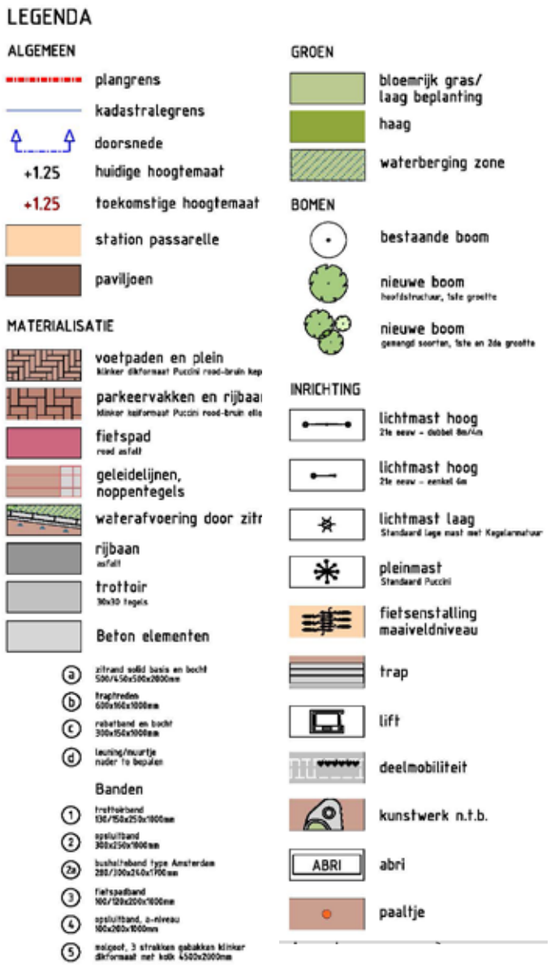
Entreeplein bij stationsgebouw en buseiland vormen verblijfsgebieden en faciliteren grote voetgangerstromen.



Groen op maaiveld draagt bij aan verblijfskwaliteit en biodiversiteit. Op Piarcoplein in groenvakken en als groene hagen.



Boomstructuur ondersteunt de stedenbouwkundige structuren. Op Piarcoplein structuur door laanbeplanting en losse bomen bij verblijfsgebieden.



Definitief ontwerp Piarcoplein



Piarcoplein

Bomentelling binnen de projectgrens van de Basisweg;

- Huidige bomen **0**
- bomen die gekapt worden **0**
- Nieuwe bomen **93**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **n.v.t.**



Impressie; Komend vanaf de nieuwe passerelle loop je over de trap naar het entreeplein waar alle routes samenkomen. Deze plek wordt ruimte lijk geaccentueerd door een wate-relement. Vanaf dit plein vind je makkelijk je route naar het busstation.



Impressie; Beeld van horecapaviljoen onder metrosporen kijkend richting de trap passerelle. Het paviljoen verlevendigd de plek biedt ruimte voor wachtende passagiers langs de groene rand met bomen



Doorsnede A-A

Doorsnede B-B



Doorsnede C-C



Doorsnede D-D

1.5 Materiaal, meubilair en details

Station Sloterdijk kent drie entreegebieden (Orlyplein, Carrascoplein, Piarcoplein) in de vorm van herkenbare pleinen met verblijfskwaliteit waar de overstap op andere modaliteiten tevens een belangrijk kenmerk is. Het vormt een stedelijk knooppunt dat met de ontwikkeling van Havenstad nog meer betekenis krijgt.

Orlyplein en Carrascoplein zijn specials volgens Puccini Rood en in overeenstemming hiermee hoogwaardig ontworpen en gematerialiseerd. Het Piarcoplein is als parkeerplein niet opgenomen en wordt als verkeerruimte beschouwd. De functieverandering, nieuwe verblijfskwaliteit en voorkant van station die met dit ontwerp worden voorzien, maken dat de we dit ook gaan beschouwen als special.

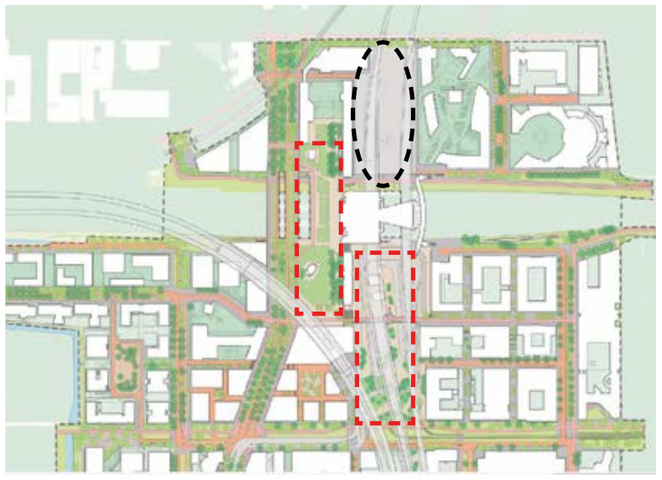
In overeenstemming met ontwerpers van Stationskwartier Sloterdijk is besloten dat het Piarcoplein, net als Orlyplein en Carrascoplein, een bijzondere plek is en hiermee een zelfde hoogwaardige inrichting krijgt.
Vanuit de huidige visie op duurzaamheid en beheerbaarheid kiezen we ervoor om alle drie de pleinen (bij aanpassingen) te materialiseren in het palet van het Orlyplein. Dit betekent overal een vloer van gebakken klinkers vanwege zijn warme uitstraling, mooie veroudering en beschikbaarheid voor vervanging. Natuursteen details zijn mogelijk maar in terughoudende proporties. Ook het Carrascoplein zal dan in de toekomst verkleuren naar deze materialen.

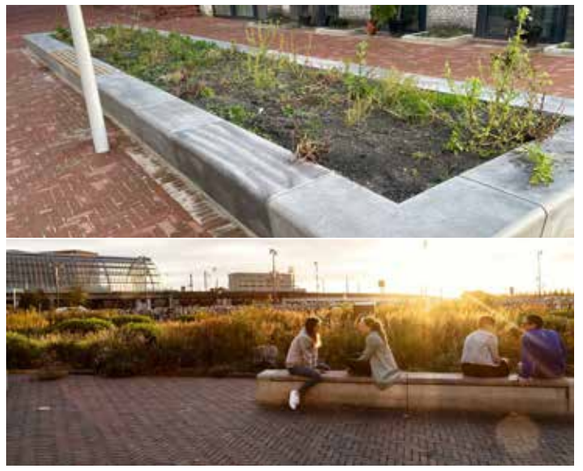


Zone F - Transformatiezone Havengebied
Indien deze zone transormeert naar een stedelijk woon- en werkmileu dan zal voor de vloer de materialisatie gaan gelden van zone B of C.

Zone B - 19e eeuwse gordel, tuindorpen en Noordelijke IJ-oever:
- 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
- 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'

Zone C - gordel '20- '40 en naoorlogse stad en (excl. Tuindorpen Noord)
- 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
- 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
- Trottoir: 300x300 betontegel zonder toeslag





Drie pleinen rond Station Sloterdijk:
ruimtelijke familie in klinkers en groene verblijfskwaliteit, herkenbaarheid per plein door ontwerp en programma



Impressie; Lopend naar het station vanaf het buseiland kom je op het ontvangstplein met links het horecapaviljoen, centraal de fontein, rechts de trap en lift naar de passerelle en in de verte onder de nieuwe passerelle de fietsenstalling

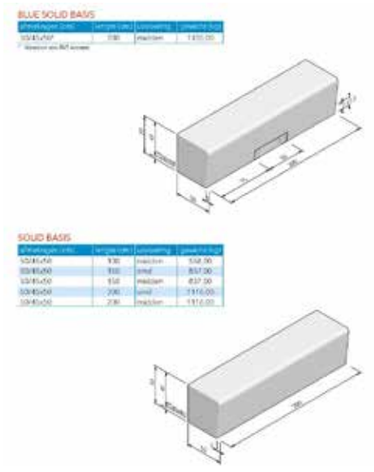
Trappen, parkbanden en plantvakken

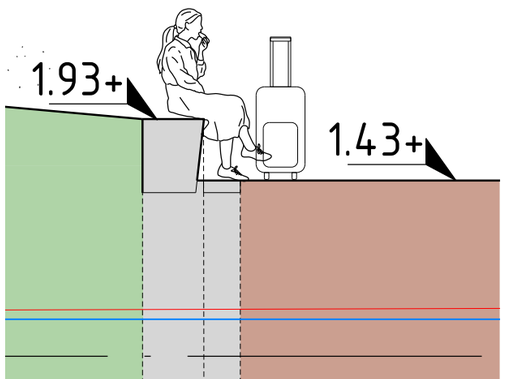
Op het plein zijn de hoogteverschillen opgelost met een samenhangend ontwerp van trappen, banden en plantsoenranden. De basis is uitgevoerd in hoogwaardig antraciet/donkergrijs kleurig beton, waardoor vervuiling en mogelijke alggroei minder snel opvallen.

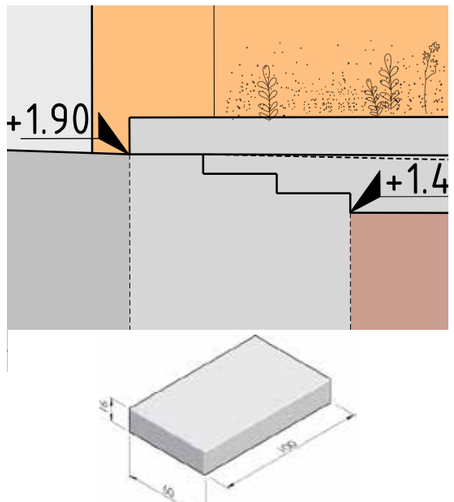
De hoge randen en banden rondom de plantvakken dienen als informele zitplekken verspreid over het hele Piarcoplein. Hierdoor wordt tegemoetgekomen aan verschillende zitbehoeften, zoals zitten in de zon of schaduw, op een droge of natte plek, en in of uit de wind.

Rond elke verhoogde parkband is op maaiveldniveau een tegelrand aangebracht in dezelfde kleur hoogwaardig beton. Dit subtiele accent benadrukt de randen en vermindert de kans op onkruidgroei.

De luie trappen benadrukken het hoogteverschil naar het dijkje en bieden, door hun lengte, een extra informele zit- en verblijfsplek. Twee hellingbanen maken het plein toegankelijk vanaf de dijk; rondom de passerelle bij de trap en lift en bij de looproute naar Bright Offices.







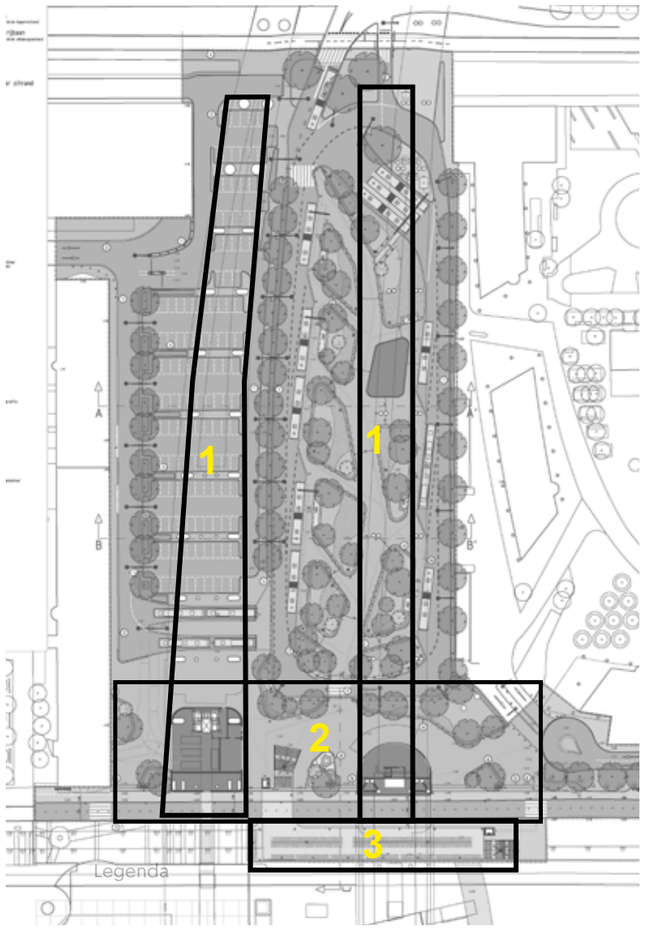




1.6 Verlichting

De overgang van het station naar de omgeving is geleidelijk, zodat reizigers kunnen wennen aan de doorgaans minder goed verlichte openbare ruimte.

Voor het verlichtingsplan wordt uitgegaan van de basis in Puccini-materialen. Omwille van sociale veiligheid zal naast standaard verlichting ook aanvullend speciale verlichting worden toegevoegd in de vorm van specials.







1. Onder de bogen:
hoog verlichtingsniveau, aanlichten details, indirect, vergelijkbaar Carascoplein



2. Entreeplein station:
hoog verlichtingsniveau, special, sfeer, indirect, pleinmasten in groen, zitranden verlichting onder viaducten, zo min mogelijk masten ivm zwerffietsen





3. Passerelle, trappen, liften, fietsenstalling:
hoog verlichtingsniveau, special, sfeer, indirect licht

1.7 Verkeer

Langzaam Verkeer – Voetgangers en Fietsers

Het Piarcoplein ontwikkelt zich tot een belangrijk multimodaal knooppunt, waarbij langzaam verkeer – voetgangers en fietsers – de hoofdrol speelt. De inrichting van het gebied is gericht op het faciliteren van deze stromen met comfortabele, veilige en overzichtelijke routes, terwijl tegelijkertijd een hoge verblijfskwaliteit wordt nagestreefd. Het plein moet niet alleen functioneren als doorgangsgebied, maar ook als prettige verblijfsruimte.

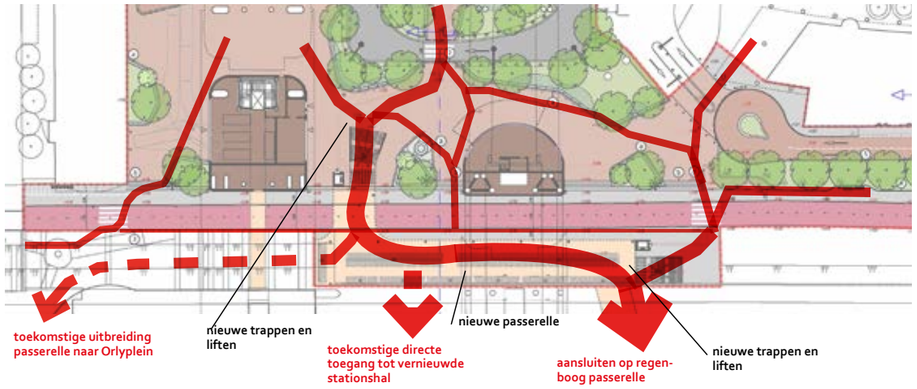
Centraal in deze structuur ligt het transfergebied bij station Sloterdijk. Dit gebied vormt het hart van de langzaam verkeer infrastructuur en is ontworpen om overstappers tussen verschillende vervoersmodaliteiten – zoals fiets, auto, metro, trein, OV-bussen en internationale bussen – optimaal te bedienen. Het transfergebied wordt gekenmerkt door overzichtelijkheid, ruime opzet en heldere zichtlijnen naar alle modaliteiten. Verblijfskwaliteit wordt versterkt door zitplekken, beschutting en een groene inrichting die niet alleen rust en oriëntatie biedt, maar ook bijdraagt aan klimaatadaptatie.

Voor voetgangers zijn drempelvrije routes essentieel, evenals goede verlichting en duidelijke bewegwijzering. Plantvakken en inrichtingselementen sturen de looproutes en zorgen voor een logische en rustige beleving van de ruimte. De toegankelijkheid en oriëntatie staan centraal in het ontwerp, zodat alle gebruikers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Ook voor fietsers is het Piarcoplein een belangrijk knooppunt. De Basisweg maakt deel uit van het Fiets Plusnet en vormt de belangrijkste oost-west fietsverbinding. Deze route verbindt de Transformatorweg in Havenstad met bedrijven in de haven en biedt hoogwaardige infrastructuur met prioriteit voor fietsers.

Daarnaast loopt er een autovrije fietsroute langs de Hatostraat, parallel aan het spoor. Deze route kruist geen wegen, verbindt parkgebieden en loopt via de Zeedijk onder het stationsgebied door. Het is een comfortabele en veilige route voor doorgaand fietsverkeer.

Een belangrijk onderdeel van het project is ruimte voor fietsparkeren bij station Sloterdijk. Deze wordt gerealiseerd in de zone tussen het fietspad aan de Hatostraat en de NS-sporen. Hoewel deze ruimte momenteel onderbenut is, biedt zij strategische kansen door de directe aansluiting op trein, metro en busstation. Door een verhoging van de dijk tot het niveau van het fietspad ontstaat er ruimte voor fietsparkeren. In de eerste fase is er plaats voor circa 400 fietsen, met een mogelijke uitbreiding tot ca.800 fietsen richting het tunneltje. De stalling kan worden voorzien van hoog-laag fietsenrekken, verlichting en sociale veiligheid.
Door een integrale benadering van infrastructuur, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid ontstaat een veilige, comfortabele en aantrekkelijke omgeving voor voetgangers en fietsers.



Looproutes station: Loopstromen als basis voor vormgeving omgeving Station Sloterdijk

Gemotoriseerd verkeer

Het gemotoriseerd verkeer rond het Piarcoplein wordt zorgvuldig geïntegreerd in de ruimtelijke structuur, van de eerder besproken zonering. Ondanks het intensieve gebruik blijft het transfergebied overzichtelijk en ruim van opzet.

Het busstation wordt vergroend, waardoor de OV-functionaliteit gecombineerd wordt met verblijfskwaliteit. De OV-bussen rijden het gebied in via de Basisweg, waarbij verkeerslichten de oostelijke route reguleren. Ze bewegen zich rondom het centrale buseiland, dat is voorzien van parkeerplekken en oplaadpunten. De uitrijroute verloopt via de westelijke zijde van de Basisweg, eveneens geregeld met verkeerslichten.

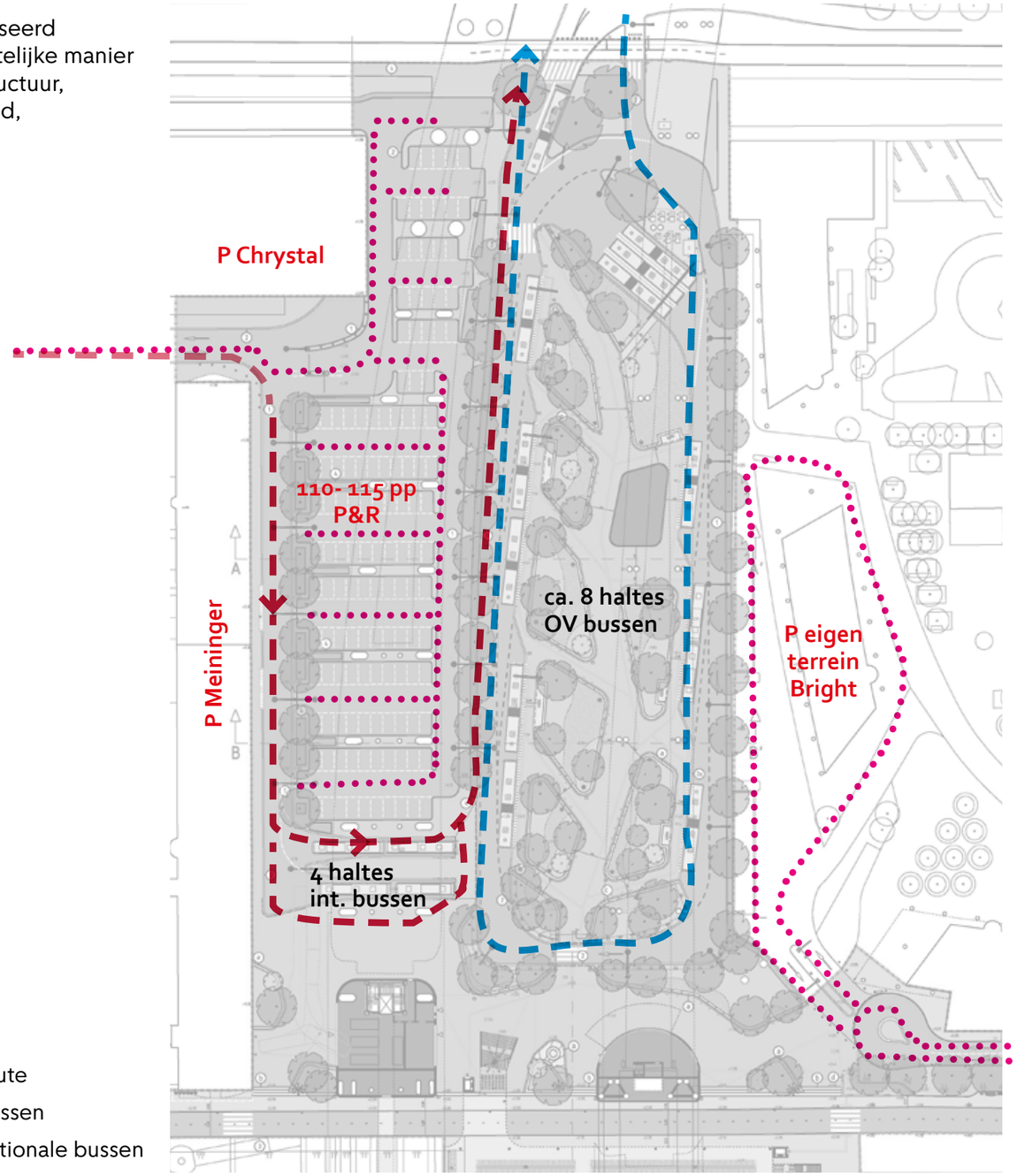
Internationale bussen benaderen het stationsgebied via de Hanedastraat. Zij halteren onder de NS-sporen, ter hoogte van het ontvangstplein bij het stationsgebouw. Na het halteren rijden deze bussen uit via dezelfde westelijke route als de GVB-bussen, richting de Basisweg.

Onder de NS-sporen wordt de overige beschikbare ruimte functioneel benut als P+R-voorziening. De routing verloopt via de Hanedastraat, met toegang via slagbomen naast de parkeerentree van de Chrystal Tower. De voertuigen parkeren onder de NS-sporen in parkeerkoffers.

De parkeergarages van het Meiningerhotel en de Chrystal Tower blijven bereikbaar via de Hanedastraat. Daarnaast zijn de parkeergarage en het binnenterrein van Bright Offices bereikbaar via de Hatostraat. Deze straat wordt in het nieuwe ontwerp doodlopend en krijgt een keerlus, zodat verkeer veilig kan keren.

Onder de NS-sporen, direct bij het stationsgebouw, bevindt zich het vuilplein voor het NS-station. Deze locatie is bereikbaar voor logistiek verkeer via de Hanedastraat en de weg langs het Meiningerhotel, waardoor een efficiënte en gescheiden toegang voor serviceverkeer wordt gegarandeerd.

Met deze inrichting wordt het gemotoriseerd verkeer op een functionele en overzichtelijke manier gescheiden van de langzaamverkeerstructuur, waarbij de nadruk ligt op bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke efficiëntie.



1.8 Beplantingsvisie

Robuuste groene verblijfskwaliteit

Robuust groen vormt niet alleen een decoratief element, maar is een functioneel en integraal onderdeel van het plein. Het ontwerp richt zich op het creëren van groene zones met bomen, beplanting en natuurlijke elementen, waarbij klimaatadaptatie een belangrijke rol speelt. Dit wordt bereikt door wateropvang, verkoeling tegen hittestress en het bevorderen van biodiversiteit. Groen fungeert daarnaast als een buffer tussen verkeersstromen en verblijfsruimtes, terwijl variatie in beplanting zorgt voor een seizoensgebonden beleving.

Onder de fly-overs wordt een groen bladerdak gerealiseerd dat bijdraagt aan de verblijfskwaliteit. Dit bladerdak biedt een gevoel van geborgenheid en zorgt voor aangename lichte schaduw. Op ooghoogte ontstaat een levendig en gevarieerd beeld door de diversiteit aan boomstammen, bladkleuren, silhouetten, bloei en seizoensgebonden schakeringen. Bezoekers worden uitgenodigd om tussen de stammen door te wandelen, terwijl zorgvuldig ontworpen plantvakken een serene en rustgevende uitstraling creëren. Deze plantvakken combineren verfijnde bladtexturen met een aantrekkelijk winterbeeld, waardoor het plein het hele jaar door een bijzondere en uitnodigende sfeer uitstraalt.

Als basis voor de beplanting wordt het beplantingsconcept ‘Bosvloer’ toegepast. Dit concept bestaat uit mengsels van lage vaste planten en diverse soorten groenblijvende, stevige heesters. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de hogere delen en de zones waar water kan infiltreren. De mengsels overlappen elkaar qua soorten, wat zorgt voor een evenwichtig, gevarieerd en natuurlijk beeld. Hierbij ligt de nadruk meer op planttexturen en robuustheid dan op bloei. Ter aanvulling worden in deze mengsels ook bloembollen geplant.

Robuuste groene verblijfskwaliteit
Doel: Groen is niet alleen decoratief, maar functioneel en integraal onderdeel van het plein.
Ontwerpprincipes:
- Groene zones met bomen, beplanting en natuurlijke elementen.
- Klimaatadaptatie: wateropvang, verkoeling, biodiversiteit.
- Groen als buffer tussen verkeer en verblijf.
- Seizoensbeleving door variatie in beplanting.

BOSVLOER: Schaduw
– combinatie van heesters en vaste planten/siergrassen
– op plekken: pocketpark, plek in park, brede straat of wadi
- 60% heester, 40% vaste planten
Toekomst/successie
Open zonnige plek als start, ontwikkeling naar schaduw door bomen en hoge heesters in 10-15 jaar: vloer/bodembedekking bij aanvang:
- combi van lage heesters met hoge vaste planten in groepen.
- na 10-15 jaar meer schaduw, en omvormen naar bosvloer met schaduw lage vaste planten en schaduw lage heesters.







Bomen tussen Meiningerhotel en NS viaduct:
staan deels langs de parkeerplaatsen P&R en vormen per drietal voor een informeel beeld.
Moeten tegen wind kunnen;

Bomen tussen P&R en Buseiland:
staan in lage haag als afscheiding trottoir en busbaan. Vormen een meer formele bomenrij.
Moeten tegen wind kunnen.

Bomenmix op Buseiland en transfergebied
Staan in groenvakken en vormen door hun gestrooide ligging een informeel beeld.

Bomen tussen Bright en busbaan:
staan in lage haag als afscheiding busbaan.
moeten tegen wond en droogte kunnen

Bomen Hatoweg:
Aansluitend op het beeld van Hatoweg



Celtis occidentalis



Ulmus Fiorente



Ulmus San Zanobi



Acer ×freemanii'Celzam'

laanbomen



Robinia Unifolia



Sophora japonica



Gleditsia triacantos



Acer negundo



Larix deuda



Betula nigra



Prunus serrula



Acer griseum

bomenmix: open
structuur en mooie stam

1.9 Paserelle, liften, trappen en fietsenstalling

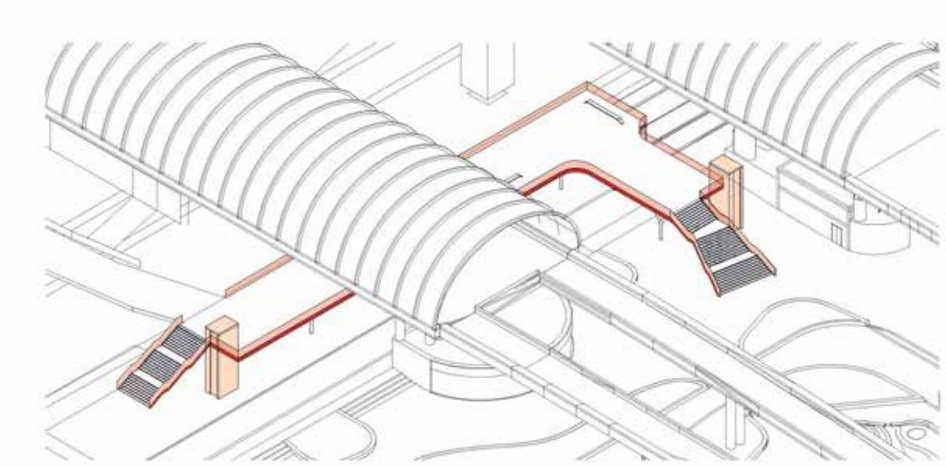
De stationshal van Sloterdijk vormt het functionele hart van het gebied, met directe toegang tot zowel trein als metro. Deze centrale positie maakt de hal tot een cruciale schakel in het mobiliteitsnetwerk. Een belangrijke ruimtelijke uitdaging is het overbruggen van het hoogteverschil tussen de stationshal en het maaiveld. Dit vraagt om een slimme en toegankelijke verbinding die de verschillende niveaus en functies met elkaar integreert.

De bestaande Regenboogpasserelle speelt hierin al een rol als belangrijke interwijkverbinding tussen het Carrascoplein en het Piarcoplein, en verbindt diverse functies en voorzieningen. In het nieuwe ontwerp wordt deze passerelle uitgebreid en versterkt, zodat hij aansluit op het niveau van de stationshal. Deze nieuwe verbinding is 9,5 meter breed en wordt uitgerust met twee brede trappen en liften, waardoor hij toegankelijk is voor alle gebruikers. Hiermee wordt de huidige storingsgevoelige lift en de te krappe traproute vervangen.

De passerelle verbindt het entreegebied van het Piarcoplein – het hart van de langzaamverkeerstructuur – met het stationsgebouw en omliggende voorzieningen. De passerelle zorgt voor een logische en comfortabele route naar bushaltes, de fietsenstalling, metro en trein.

De onbewaakte fietsenstalling voor ca. 420 fietsen speelt een belangrijke rol in het versterken van de overstapfunctie. Door deze onder de nieuwe passerelle te positioneren ontstaat er meer rust en overzicht in het transfergebied. De stalling kenmerkt zich door een ruime opzet, heldere zichtlijnen naar alle modaliteiten en een inrichting die looproutes stuurt en oriëntatie vergemakkelijkt. Toegankelijkheid staat centraal met goede verlichting en duidelijke bewegwijzering. De fietsenrekken zijn enkellaags om de sociale veiligheid te waarborgen, maar bij het instellen van bewaking kan de capaciteit worden verdubbeld naar ca. 840 fietsparkeerplekken.

Met deze integrale aanpak wordt de passerelle een verbindend element in een toekomstbestendige en toegankelijke mobiliteitsstructuur.

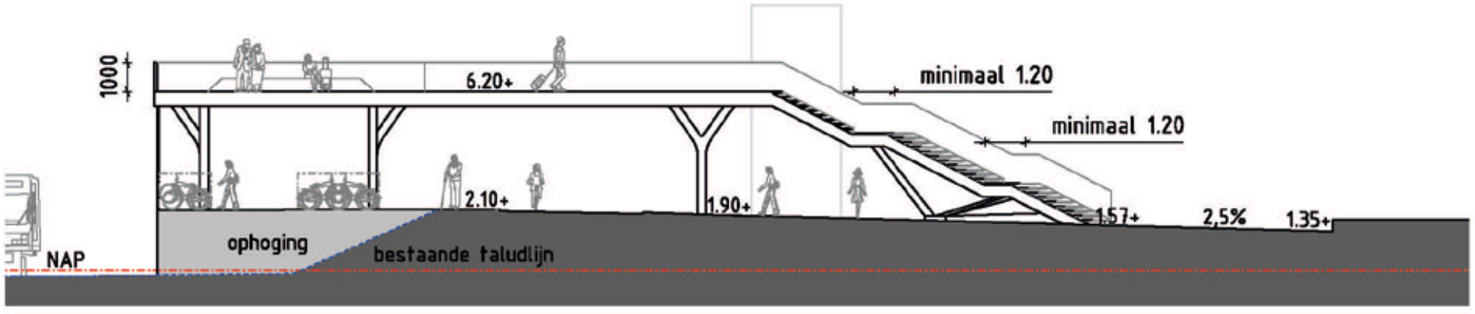








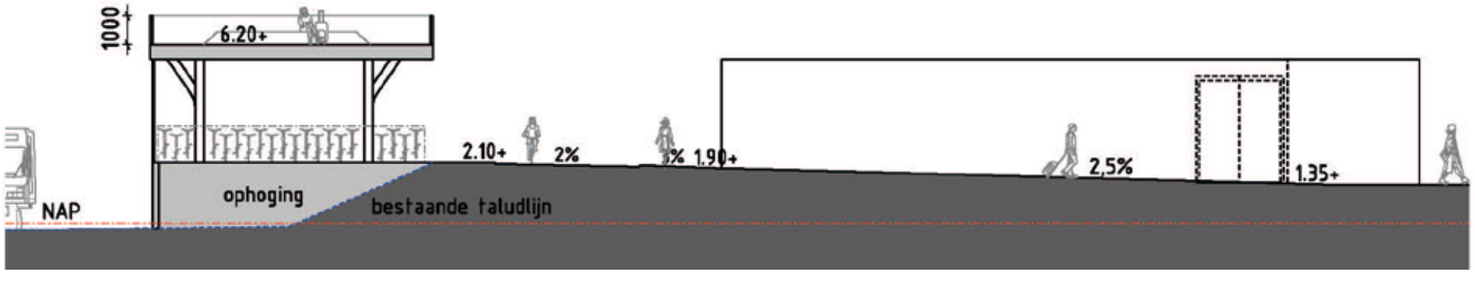


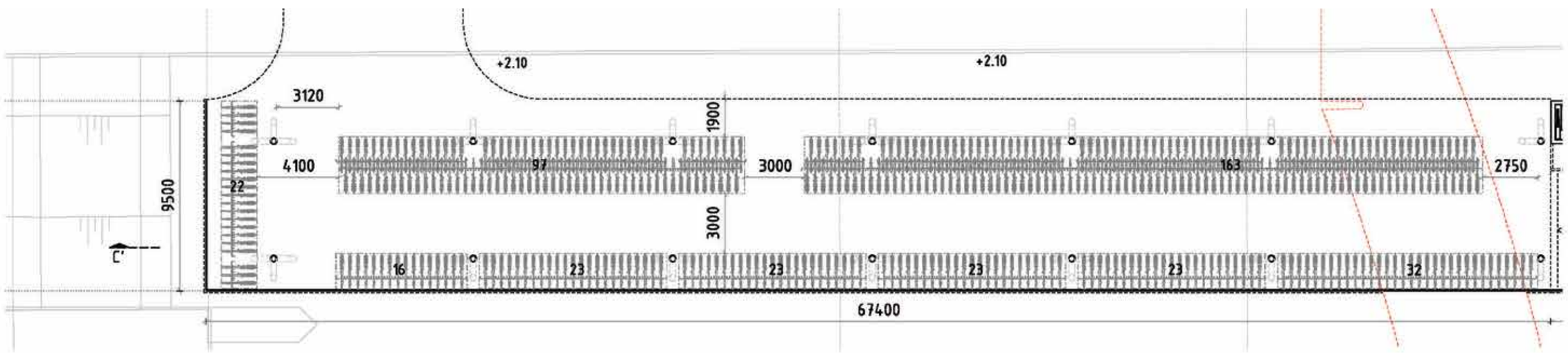


Dwarsdoorsnede passarelle - fietsenstalling (Doorsnede BB')

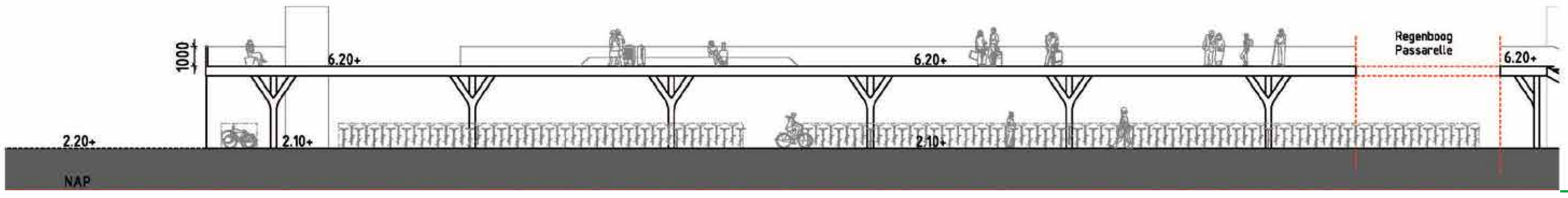


Vanaf de fietsenstalling kijkend naar trap West





Plattegrond fietsenstalling
Aantal fietsen: 420



2. Basisweg

2.1 Definitief ontwerp

Op de Basisweg worden drie maatregelen voorgesteld, verbeteren van doorstroming van verkeer (meer rijstroken, compactere kruispunten), ruimte maken voor een watergang en aanleg van een nieuwe aansluiting met Piarcoplein voor lijnbussen en lange afstand bussen.

Verbeteren van de doorstroming voor het verkeer wordt gerealiseerd door extra rijstroken aan te leggen tussen de Kabelweg en het westelijke kruispunt toe- en afritten A10/s102. Ook schuift de noordelijke rijbaan op, zodat kruispunten kleiner gemaakt kunnen worden, hierdoor kan verkeer sneller het kruispunt passeren (waardoor de capaciteit ook toeneemt). Tussen de A10 en de La Guardiaweg wordt de weg anders ingedeeld. Hierdoor kan er een busstrook worden ingepast in westelijke rijrichting.

Voor een duurzame ontwikkeling van Haven-Stad, moet er een watergang gerealiseerd worden tussen het watersysteem in Sloterdijk I en de Mainhaven. Om deze in te passen zal in het wegprofiel van de Basisweg (maar ook de Transformator) ruimte moeten worden gecreëerd. Door de noordelijke rijbaan in zuidelijk richting te verplaatsen, ontstaat hiervoor de benodigde ruimte. De watergang zelf wordt (nog) niet aangelegd, wel worden er voorzieningen getroffen om dit in de toekomst alsnog te doen. Door de ruimte nu te reserveren hoeft het wegprofiel later niet meer aangepast te worden.

Bussen vanuit Haven-Stad zijn momenteel erg lang onderweg naar het station Sloterdijk. Via de Basisweg, Radarweg en Arlandaweg zien reizigers het station al lange tijd liggen, maar kunnen pas uitstappen op Carrascoplein. Met het realiseren van een nieuw busstation op Piarcoplein met een nieuwe aansluiting op de Basisweg, kunnen reizigers veel sneller op Sloterdijk zijn, waardoor hun reistijd behoorlijk afneemt.



Impressie gezien vanaf Kabelweg richting A10 met een groenstrook en fiets en voetpad langs de waterkant met aan de rechterkant het bestaande kantoorgebouw.

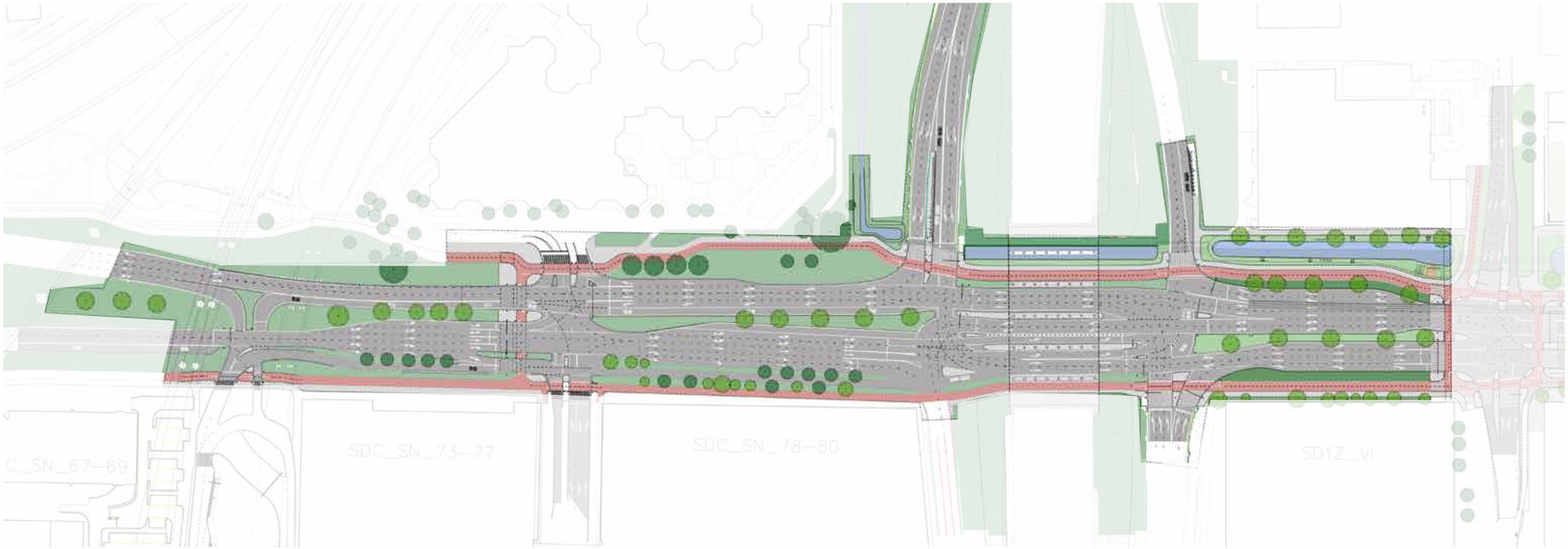
Met het realiseren van een nieuw busstation op Piarcoplein met een nieuwe aansluiting op de Basisweg, kunnen reizigers veel sneller op Sloterdijk zijn, waardoor hun reistijd behoorlijk afneemt. Om Piarcoplein optimaal te bereiken wordt er een nieuwe aansluiting gerealiseerd op de Basisweg. De stad- en streeklijnen rijden via de nieuwe aansluitingen rechtstreeks naar en van Piarcoplein. De internationale buslijnen rijden alleen vanaf Piarcoplein de Basisweg op. Internationale bussen richting het Piarcoplein blijven rijden via de Radarweg en Hanedastraat.

Bomen

Door de herinrichting zullen er bomen gekapt en verplant moeten worden.
Er zijn een drietal scenario's voor de bomen die verplantbaar zijn;
1. De bomen worden direct op een nieuwe definitieve locatie en hoogte gezet binnen het plangebied
2. De bomen worden op een depot gezet (bij voorkeur) dicht bij het project gebied om na herinrichting weer geplaatst te worden
3. De bomen worden op een definitieve locatie gezet buiten het projectgebied
Als de bomen niet behouden kunnen worden zullen ze gekapt worden en gaat het (kwalitatief goed) hout naar het Amsterdamse bos gebracht worden waar er meubels ed. van worden gemaakt.

Voor de Basisweg geld dat we meer nieuwe bomen planten dan dat er gekapt worden.

Definitief ontwerp Basisweg



LEGENDA

ALGEMEEN

- plangrens
- doorsnede
- +1.25 huidige hoogtemaat
- +0.50 toekomstige hoogtemaat

MATERIALISATIE

- trottoir — betontegel met toeslag
- rijbaan 30km — klinker keiformaat
- fietspad — rood asfalt
- geleidelijnen, — noppentegels

- rijbaan 50km — asfalt
- beton elementen
- wandelpad — gele klinker
- a zitrand solid basis 500/450x500x2000mm
- b traptreden 600x160x1000mm
- kadeconstructie — gemetseld basalt met kalkcement mortel
- Onderhoudspad — grasbetonsteen

GROEN

- bloemrijk gras
- beplanting
- privaat groen

BOMEN

- bestaande boom
- nieuwe boom — te orde
- boom te kappen — status onbekend zit niet in BEA
- boom te verplanten — uitgangspunt binnen projectgebied herplanten

INRICHTING

- lichtmast hoog — 21e eeuw - dubbel 6m/4m
- lichtmast hoog — 21e eeuw - eenkel 6m
- lichtmast laag — Standaard lage mast met Kegelarmatuur
- ABRI abri
- paaltje
- fietsvak met nietjes
- puccini afvalbak — 200L

Bomentelling binnen de projectgrens van de Basisweg;

- Huidige bomen **33**
- bomen die gekapt worden **2**
- Nieuwe bomen **47**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **5**

3. Transformatorweg

3.1 Inleiding

Het gebied rondom de Transformatorweg wordt ontwikkeld tot een duurzame woon- en werkwijk: de Contactbuurt en de Isolatorbuurt. De doelstelling is dat voordat de eerste woningen opgeleverd zijn, er een hoogwaardige busverbinding is tussen Sloterdijk en Centraal station. De Transformatorweg is na het Piarcoplein en de Basisweg een belangrijk eerste deel van het Trace van de HOV.

Als voorwaarde voor de ontwikkeling van de deelgebieden van HavenStad dient een watergang ingepast te worden ter hoogte van de Transformatorweg (tracédeel C), hiervoor moet de Transformatorweg worden opgehoogd en heringericht. Deze watergang is noodzakelijk voor een duurzaam watersysteem om grondwaterproblemen in de toekomst te voorkomen. Hiermee wordt het gebied klimaatbestendig en toekomstbestendig.

Integrale kwaliteits-ambitie

De herinrichting van de Transformatorweg richt zich op het creëren van een duurzaam, groen en aantrekkelijk stedelijk milieu. De toevoeging van een parkstrook met watergang versterkt de ecologische kwaliteit en draagt bij aan klimaatadaptatie en biodiversiteit. De openbare ruimte wordt ingericht als hoogwaardige verblijfsomgeving, waarbij bruggen, zitplekken en groene zones een sociaal en recreatief karakter ondersteunen.

Het netwerk voor langzaam verkeer wordt versterkt door comfortabele en veilige noord–zuidverbindingen. De doorstroming en kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer worden verbeterd door geoptimaliseerde kruispunten en strategisch geplaatste HOV-haltes. De Transformatorweg behoudt zijn functie als belangrijke ontsluitingsroute voor autoverkeer, maar met ruimtelijke aandacht voor verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

De inrichting houdt rekening met gefaseerde gebiedsontwikkeling, waarin tijdelijke voorzieningen aansluiten op toekomstige plannen. Groene structuren en boomtypologieën versterken de groene parkweg.

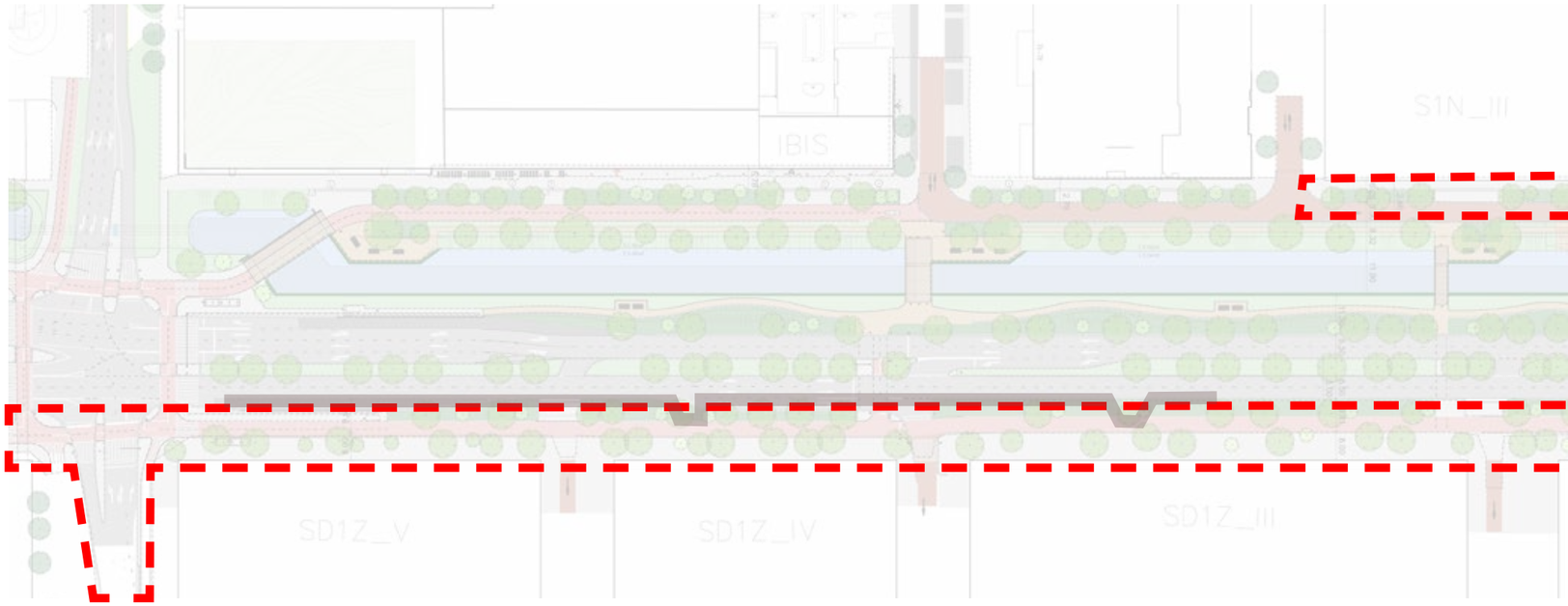
Aansluiting Sloterdijk 1 Zuid en Sloterdijk 1 Noord

De aansluiting met de aangrenzende context is een belangrijk onderdeel binnen dit project. Dat gaat om de relatie met o.a. Sloterdijk I Zuid (Contactbuurt), Sloterdijk I Noord- en aan de oostzijde van het tracé met het Westerpark. Omdat de verschillende gebieden een ander tijdspad kennen qua planning, proces en uiteindelijk realisatie zal het onderstaande gebied (rode kader) nog onderhevig zijn aan verandering. Daarom zal exacte invulling van dit gebied in een latere fase concreter worden en in samenhang worden uitgewerkt.

3.2 Uitgangspunten

Het doel van de opgave is om een betrouwbare busverbinding aan te leggen en het creëren van een duurzaam, groen en aantrekkelijk stedelijk milieu.
De belangrijkste uitgangspunten zijn:

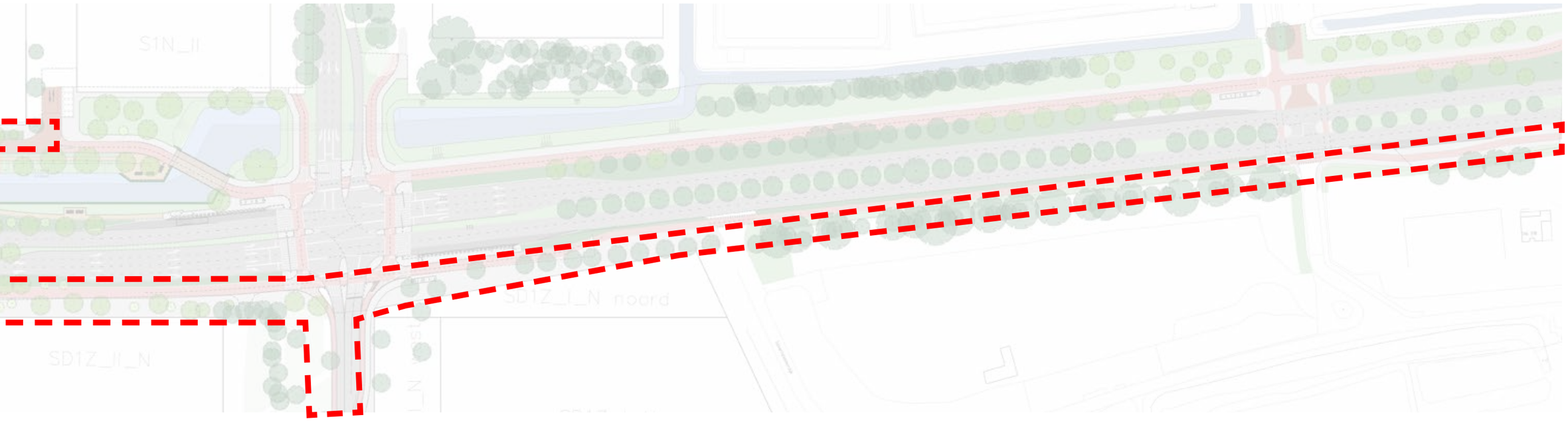
- Een betrouwbare busverbinding met alle voorzieningen die daar bij horen zoals bushaltes, fietsparkeren etc.
- Een prettige en veilige openbare ruimte waar iedereen zich welkom voelt.
- Verblijfsruimten zowel in de zon als in de schaduw.
- Klimaatbestendige openbare ruimte, hier is ophoging de aanleg van een duurzaam watersysteem met
- constant grondwater een vereiste.
- Biodiversiteit verhogen.
- Positieve/neutrale Bomenbalans.
- Verblijfskwaliteit het creëren van gebruiksgroen.
- Goede verkeersafwikkeling voor alle modaliteiten prioriteit HOV en fiets.
- Minimaal 7 meter brede watergang (10m brede waterspiegel).
- Wegontwerp volgens diverse CROW-publicatie, Leidraad CVC en aanvullende stedelijke documenten. (Zie hoofdstuk verkeer voor algemene uitgangspunten).



De getoonde invulling van de openbare ruimte binnen het rode kader zal nog wijzigingen vanwege de diverse ontwikkelingen binnen Sloterdijk I Zuid (Contactbuurt), Sloterdijk I Noord en het Westerpark. Dit heeft betrekking op thema's zoals groen, de verkeerskundige inrichting, kabels en leidingen en de inrichting van de openbare ruimte



Impressie overzicht vanuit de NVU



3.3 Definitief ontwerp

Groene parkweg
Met de herinrichting wordt de Transformatorweg duurzaam ingericht door meer groen en water toe te voegen. Dit draagt bij aan een prettig woon- en werkmilieu binnen de verkeersluwe deelgebieden van Haven-Stad. Een deel van het bestaande groen maakt plaats voor nieuw en andersoortig groen.

Parkstrook en watergang
Aan de zonnige noordzijde komt een parkstrook met een watergang. Deze watergang loopt in de lengterichting van oost naar west langs de Transformatorweg en kan worden overgestoken via vier bruggen en twee kruisingsvlakken.

De bruggen maken het mogelijk dat langzaam verkeer – fietsers en voetgangers – eenvoudig van zuid naar noord kan bewegen en andersom. Autoverkeer wordt geleid via de Kabelweg en de Contactweg.

De vier bruggen vormen tevens concentratiepunten voor verblijf in de parkstrook langs het water. De aanlanding van de bruggen wordt ingericht als verblijfsplek. Aan de zuidzijde van de watergang komen langs het wandelpad eveneens diverse zitplekken.

De noordzijde van de watergang krijgt een natuurlijk talud, wat bijdraagt aan biodiversiteit door ruimte te bieden aan waterplanten. De zuidzijde krijgt een steiler talud, waardoor er ruimte ontstaat voor een informeel wandelpad direct langs het water.

Verkeer
De Transformatorweg behoudt zijn bestaande functie voor autoverkeer als aansluiting op de A10, waardoor de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijft.
De HOV-bus rijdt mee met het reguliere verkeer.
Het wegprofiel blijft 2x2 rijstroken. Wel is rekening gehouden dat het profiel in de toekomst kan worden aangepast naar 2x1 rijstroken met vrije busbanen.

De kruispunten worden compacter ingericht om de doorstroming van de HOV-bus te verbeteren, en tegelijkertijd het comfort van fietsers en voetgangers te vergroten. Langs de Transformatorweg komen meerdere HOV-haltes die toekomstige bewoners snel naar hun bestemming brengen.

Trottoir noordzijde
Aan de noordzijde ontstaat een niveauverschil door verschillen in hoogteligging. De bestaande panden staan op circa +0,50 NAP, terwijl de nieuwe bebouwing langs de Transformatorweg op +1,00 NAP wordt gerealiseerd. Hierdoor wordt ook het wegprofiel opgehoogd.

Bij de gevels aan de noordzijde ontstaat een hoogteverschil van ongeveer 45 cm. Dit wordt opgelost met traptreden, een hellingbaan of een zitrand. Aan deze verhoging ligt een brede groenstrook die zorgt voor een lange, groene, lommerrijke lijn langs de noordelijke gevelwand.

Trottoir zuidzijde
Het trottoir aan de zuidzijde wordt tijdelijk ingericht met een fietspad en een hoogtekerende constructie vanwege het HOV-project. Ook hier ontstaat een tijdelijk hoogteverschil van circa 45 cm.

Zodra de ontwikkelingen van Sloterdijk 1 Zuid gereed zijn, zal het projectteam van Sloterdijk 1 Zuid deze trottoirzone definitief inrichten.

Bomen
Door de herinrichting zullen bomen gekapt en verplant moeten worden.
Er zijn een drietal scenario's voor de bomen die verplantbaar zijn;
1. De bomen worden direct op een nieuwe definitieve locatie en hoogte gezet binnen het plangebied
2. De bomen worden op een depot gezet (bij voorkeur) dicht bij het project gebied om na herinrichting weer geplaatst te worden
3. De bomen worden op een definitieve locatie gezet buiten het projectgebied
Als de bomen niet behouden kunnen worden zullen ze gekapt worden en gaat het (kwalitatief goed) hout naar het Amsterdamse bos gebracht worden waar er meubels ed. van worden gemaakt.

Voor de Transformatorweg geld dat we meer nieuwe bomen planten dan dat er gekapt worden.

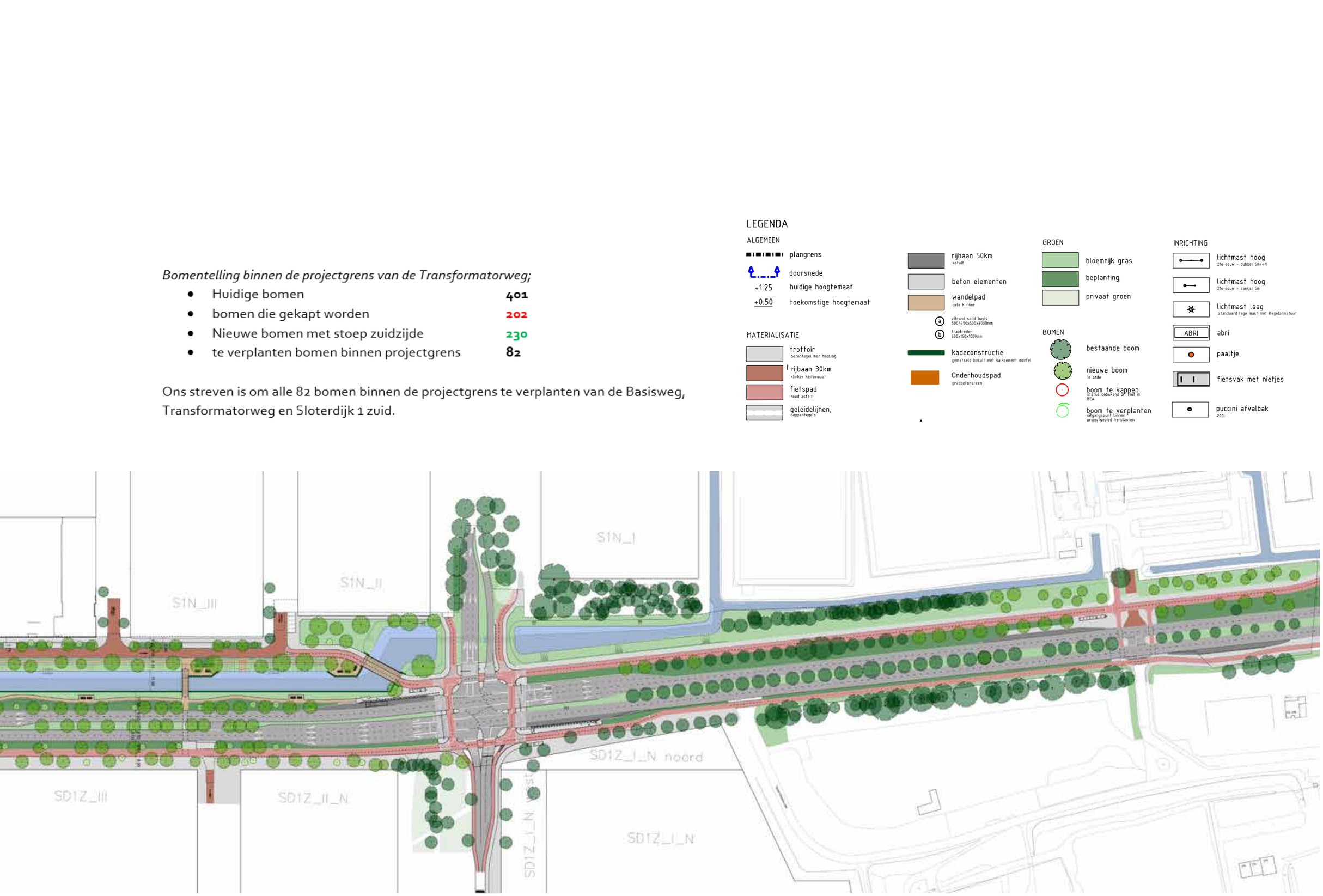
Definitief ontwerp Transformatorweg



Bomentelling binnen de projectgrens van de Transformatorweg;

- Huidige bomen **401**
- bomen die gekapt worden **202**
- Nieuwe bomen met stoep zuidzijde **230**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **82**

Ons streven is om alle 82 bomen binnen de projectgrens te verplanten van de Basisweg, Transformatorweg en Sloterdijk 1 zuid.

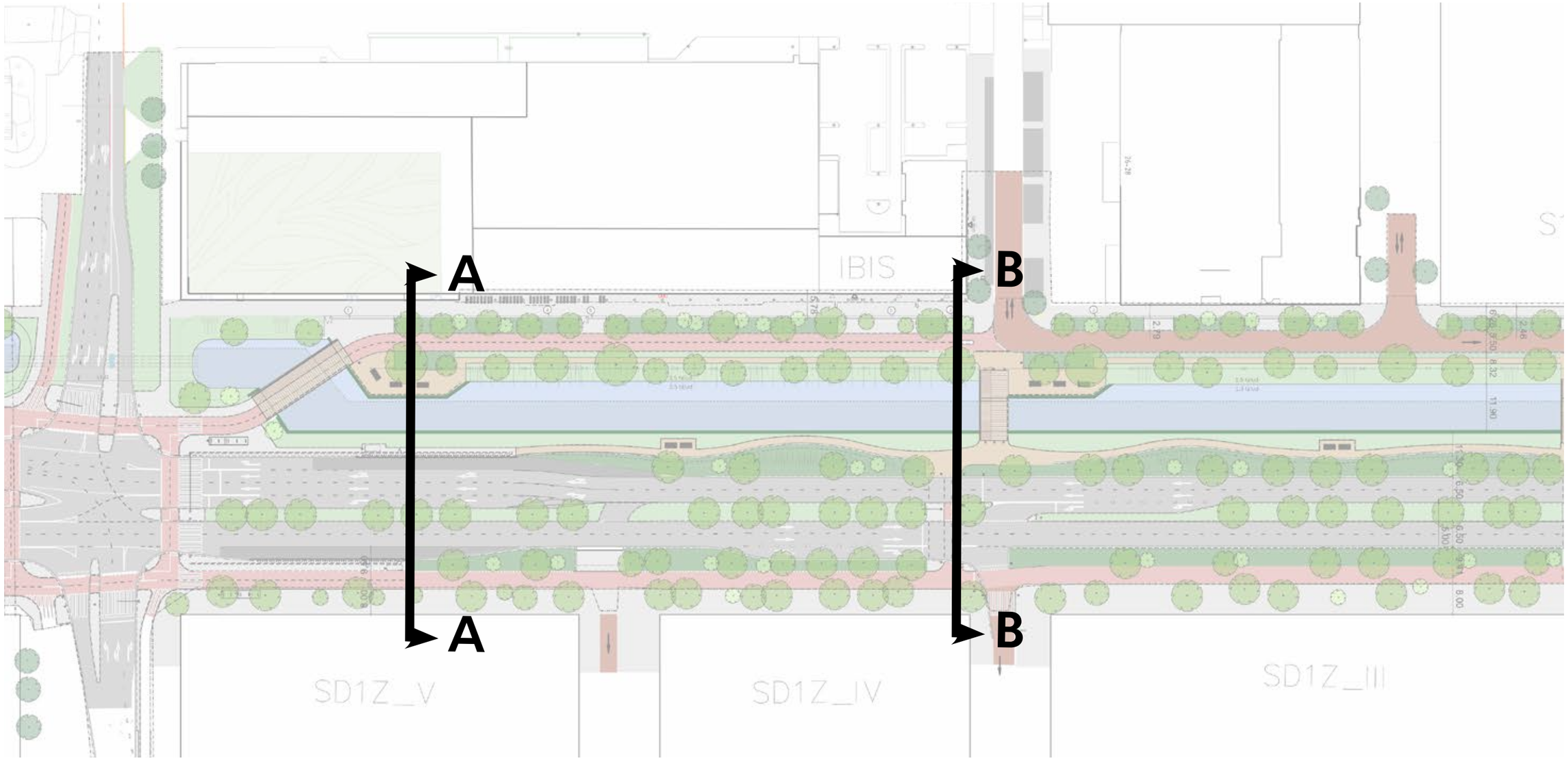




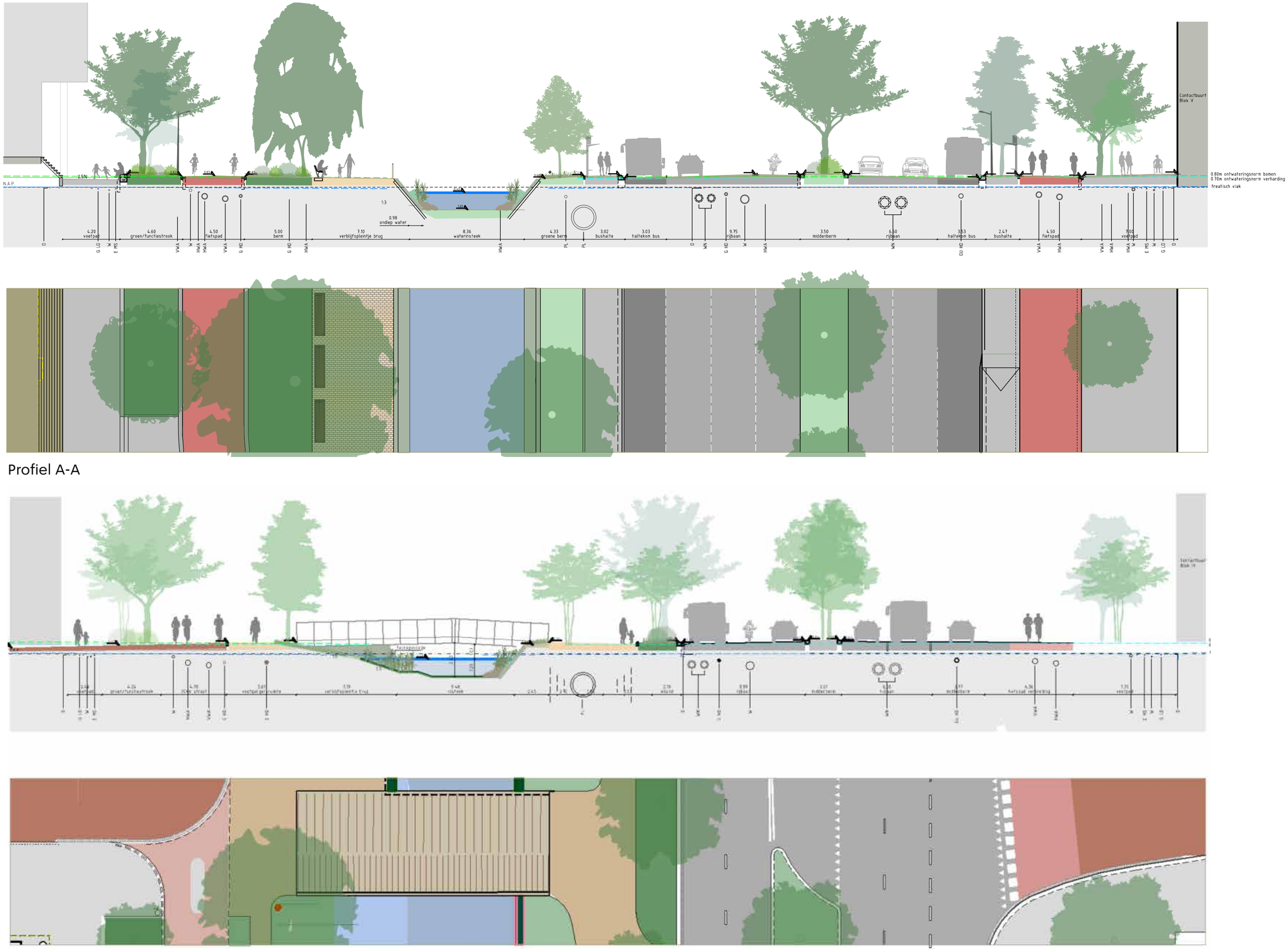
Impressie watergang, met de nieuwe twee richting fietsroute richting het Ibis hotel.
Detaillering en kleur brug zijn nog een placeholder



Impressie van de groenstrook en wandelpad langs de watergang die ten noorden ligt van de rijbaan.
Detaillering en kleur brug zijn nog een placeholder



Plankaart definitief ontwerp



Profiel A-A

Profiel B-B

3.4 Waterhuishouding

Om Sloterdijk 1 zuid te kunnen bouwen is de watergang noodzakelijk. Deze is ter compensatie van verhardingstoename maar zorgt ook voor de verplichte drooglegging die is gesteld bij woningbouw.
Naast de watergang wordt er een wadi aangelegd om zo bij harde regenbuien het water op te kunnen vangen en vertraagd af te voeren.

Functies watergang zijn

De watergang dient de volgende functies:

- Onderdeel van het hoofdwatersysteem Haven-Stad; essentieel voor de waterafvoer. Hiervoor geldt de Keur van Waterschap Amstel, gooi en Vecht (AGV).
- Grondwaterbeheersing. Sloterdijk I Zuid gaat voor haar toekomstige maaiveldhoogteervan uit van de watergang aanwezig is, waarmee deze een randvoorwaarde is; de ontwateringsdiepte van 90 cm is Amsterdams beleid in het Omgevingsprogramma Riolering.
- Watercompensatie: de watergang compenseert de verhardingstoenames van Sloterdijk I Zuid, zoals verplicht door de Keur van Waterschap AGV. De verhardingstoenames vinden met name plaats aan het begin van de ontwikkeling van Sloterdijk I Zuid en in het bijzonder blok I-Noord. Voorafgaand aan de verhardingstoename moet de watercompensatie aanwezig zijn.
- Hemelwater/rainproof. De gebieden langs de watergang kunnen vanwege de nabijheid van de watergang (beter) rainproof worden aangelegd; dat betreft afstromend hemelwater over maaiveld, de afstroomafstand voor hemelwaterriolen naar de watergang en de tijdelijke berging van hemelwater in de watergang. Een rainproof aanleg is Amsterdams beleid in het Omgevingsprogramma Riolering
- Waterkwaliteit: een doorgaande waterverbinding is nodig voor de waterkwaliteit (doorstroming) en als drager van ecologische oevers. Zorg voor de waterkwaliteit is een wettelijke eis vanuit de (Europese) Kaderrichtlijn Water (KRW).
- Ruimtelijke en verblijfskwaliteit. Het profiel van de Transformatorweg verandert sterk en bevat straks een parkstrook langs de watergang. Deze bedient de toekomstige bewoners van zowel Sloterdijk I Zuid als Sloterdijk I Noord.

Maaiveldhoogtes

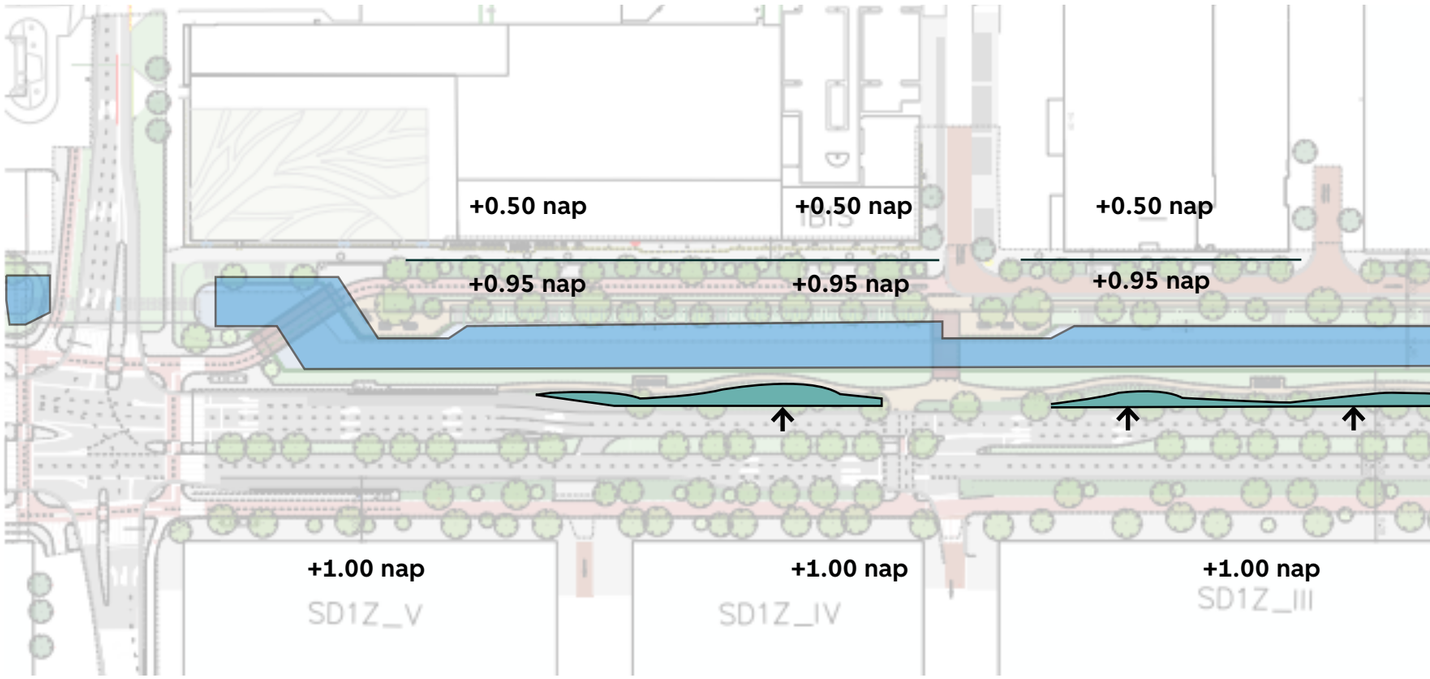
De nieuwe maaiveldhoogte van Sloterdijk 1 Zuid word +1.00 nap. Vanaf die gevel loopt het maaiveld licht af richting rijbaan en watergang. Aan de Noordzijde staan er bestaande panden op +0,50 nap, hiervoor wordt er een hoogtesprong aangelegd in het noordelijke trottoir. (zie ook de doorsneden op pagina....)

Overige rainproof maatregelen zijn

- Het regenwater wat op de rijbaan van de Transformatorweg valt wordt over maaiveld afgevoerd naar de wadi's die naast de rijbaan liggen. Deze vallen het teveel aan regenwater deels op en voeren het vertraagd af richting de watergang. Bij hele harde buien zal de rijbaan ook tussen de banden vol met water staan, maar is nog goed bereikbaar.
- Overig regenwater wordt zoveel mogelijk in de aangrenzende groenstroken geïnfiltreerd

Legenda

- Nieuwe watergang
- Wadi naast rijbaan
- Afwateringsrichting





Impressie watergang met natuurlijk taluud en wandelpad aan de noordzijde



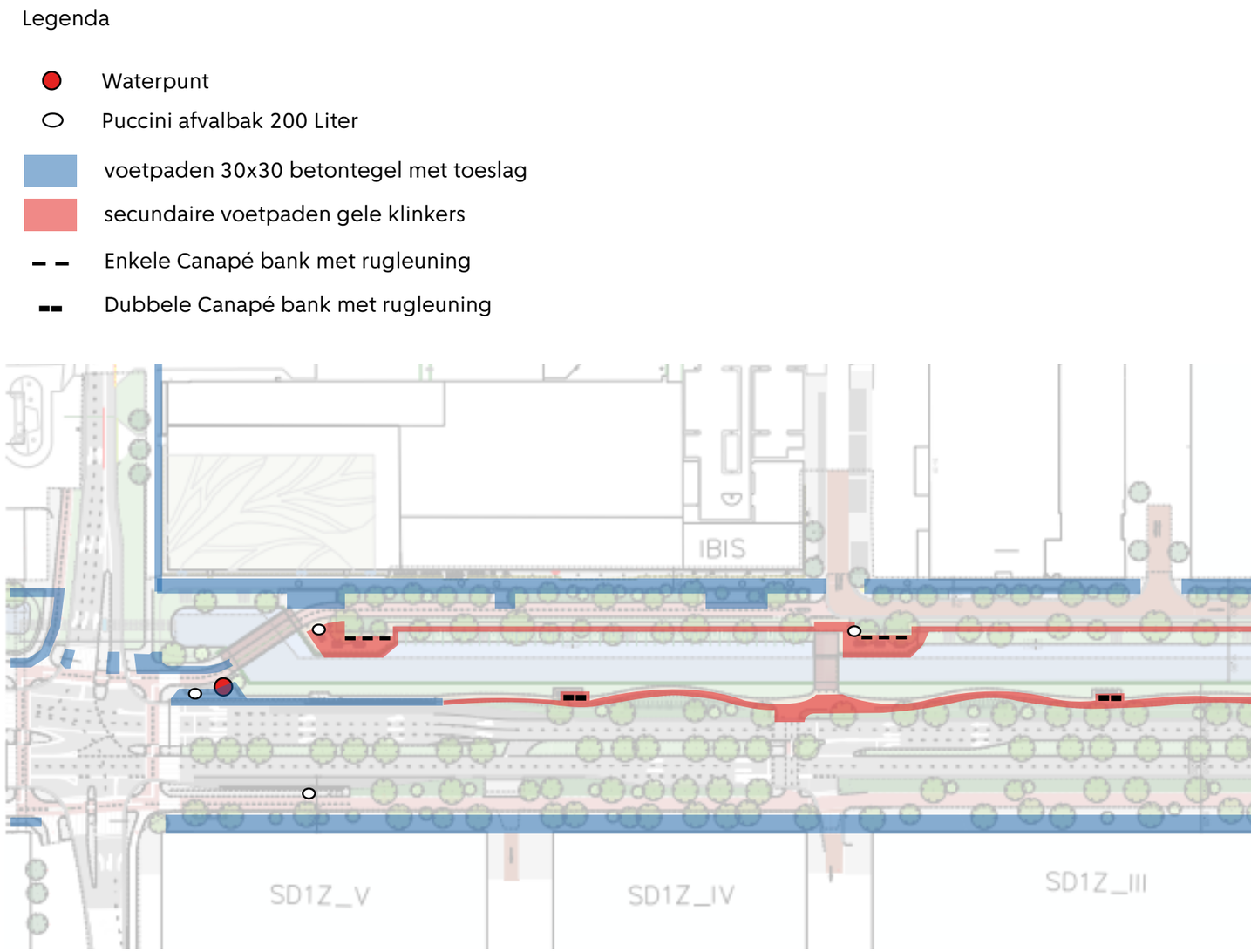
3.5 Materiaal en meubilair

De Vloerkaart Puccinimethode Rood geeft aan welke materialen we toepassen op de trottoirs, rijbanen en fietspaden. Voor de Transformatorweg wordt uitgegaan van trottoirs met 30×30 cm betontegels en een rijbaan in zwart asfalt, begrensd door betonbanden. De fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

Voor de secundaire wandelpaden rondom de watergang wordt een afwijking aangevraagd. Om de parksfeer te versterken, stellen we voor deze paden en de aanlandingen van de brug uit te voeren in gele klinkers.

Meubilair

Het straatmeubilair wordt conform de standaard Puccini-lijn toegepast. Hierbij worden onder andere de Canapé-bank en de Puccini-afvalbak (200 L) geplaatst. Daarnaast wordt een water tab punt toegevoegd, zodat bezoekers tijdens hun verblijf buiten hun waterfles kunnen vullen.





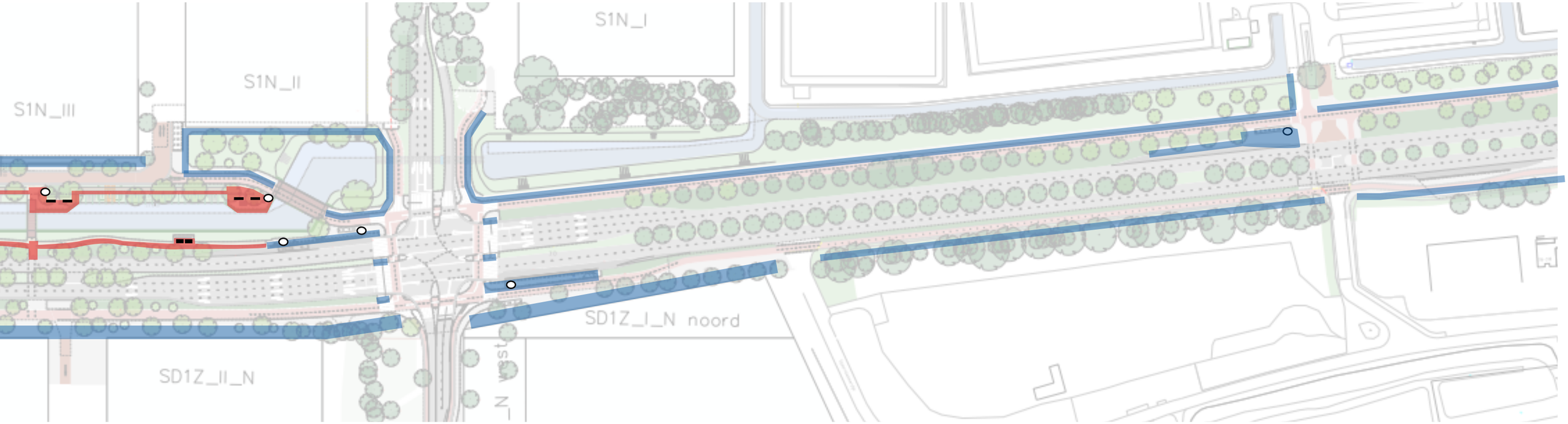
Impressie gele klinkerpad langs waterkant



Waterhappertje



Puccini afvalbak 200 Liter



3.6 Beplantingsvisie

Visie bomenplan

Doel van het bomenplan is zoveel mogelijk bestaande bomen herplanten in het nieuwe profiel en de vervallen bomen compenseren met nieuwe bomen.
De huidige boomstructuur van de transformatorweg bestaat hoofdzakelijk uit iepen (verschillende soorten) in de (midden)berm.

In de nieuwe situatie worden in de nieuwe middenberm (tussen de rijbanen) uitsluitend iepen herplant, hiermee refererend aan het huidige beeld van iepen langs de rijweg.
In de groenstroken aan weerszijden van de rijbaan worden de overige iepen geplant, aangevuld met nieuwe boomsoorten. In de groenstroken daarnaast komen uitsluitend nieuwe bomen, passend bij de condities (o.a. vocht, bezonning en ruimte) en het gewenste karakter (hier kunnen ook iepen onderdeel van zijn.
De zuidzijde van de watergang (harde oever en wadi/ infiltratiestrook) een meer parkachtige uitstraling met parkachtige bomen (i.c.m. herplante iepen langs de rijbaan)

De noordelijke strook langs de watergang heeft een natuurvriendelijke oever en een landschappelijk en parkachtig karakter (wandelpad). Hier komen bomen die bestand zijn tegen een hoge grondwaterstand
De meest noordelijke beplantingsstrook ligt tussen het trottoir en een fietspad in, hier kunnen ook bomen met een meer cultuurlijk beeld een plaats krijgen, gekoppeld ook aan de bebouwing die hier gaat komen. De exacte inrichting van deze strook wordt in de toekomst door de ontwikkelaar bepaald, mede afhankelijk van het type bebouwing wat er komt.

Aan de zuidzijde langs de rijweg komen plantvakken met bomen, waar ook een deel van de iepen worden herplant, aangevuld met nieuwe bomen.
De meest zuidelijke strook bestaat uit bomen in de verharding, ook hier wordt nog een ontwerp gemaakt door de ontwikkelaar. De bomen die hier komen moeten bestand zijn tegen verharding en schaduw van de gebouwen.

Beplantingsconcepten

De beplantingsstroken worden ingericht met twee beplantingsconcepten, BLOEMRIJK/ KRUIDENRIJK GRAS en TAPIJT (min. 75%lage heesters max 25% vaste planten/siergrassen). Doel van TAPIJT is een sluitende beplanting die het plantvak geheel bedekt.

Toevoegingen zijn solitaire heesters, strooiplanten, randplanten en bodembedekkers. Deze zorgen voor variatie in het beeld en verhogen de biodiversiteit.

In de middenberm met de verplante iepen komt bloemrijk gras, dit geeft een natuurlijk beeld en het is goed te beheren tussen de rijbanen. Hier is ook ruimte voor bloembollen.

Aan weerszijden van de rijweg komt TAPIJT, waarbij in het sortiment onderscheid is gemaakt in plantvakken met een wadi/infiltratiefunctie (‘nat’) en de normale vakken (‘droog’). De plantvakken dichtbij de gevels zuid en de west mogen een iets cultuurlijker uitstraling hebben dan de overige beplantingsstroken (meer landschappelijk, passend bij de bebouwing.

Bloemrijk gras

Bloemrijk gras/oevervegetatie



Solitaire heesters (longlist, nog nader te bepalen)



Salix repens (inheems) (Alleen in wadi/infiltratie)
Euonymus europaeus (inheems)
Sambucus racemosa (inheems)
Cornus mas (inheems)
Ilex verticillata (alleen in wadi/infiltratie en cultuurlijk TAPIJT)
Viburnum opulus (inheems)
Cornus sanguinea (inheems)

Heesters groepen (TAPIJT) wadi/infiltratie 'vochtig' (longlist, nog nader te bepalen)



Myrica gale (inheems) *Clethra alnifolia 'White Spire'* *Diervilla sessilifolia 'Butterfly'* *Cornus sericea 'Kelseyi'*

Vaste planten en siergrassen mix WADI



Carex muskingumensis (WG) *Lythrum salicaria (inheems)*

Strooi-/rand WADI



Salvia pratensis (inheems) *Aquilegia vulgaris (inheems)* *Hypericum perforatum (inheems)*

Bodembedekkende vaste planten onder heesters wadi/infiltratie 'vochtig'



Fragaria vesca (inheems) *Ajuga reptans*

Heesters groepen (TAPIJT) 'landschappelijk' (longlist, nog nader te bepalen)



Pyracantha 'Firelight' *Rosa 'Rugby'* *Rosa nitida* *Berberis gagnepainii var. lanceifolia* *Viburnum opulus 'Nanum'*

Vaste planten en siergrassen mix en rand 'landschappelijk'



Carex muskingumensis (WG) *Iris foetidissima (WG)* *Amsonia tabernaemontana var. salicifolia*

Strooi-/rand



Origanum vulgare (inheems) *Aquilegia vulgaris (inheems)*

Bodembedekkende vaste planten onder heesters



Fragaria vesca (inheems) *Glechoma hederacea (inheems)*

Heesters groepen (TAPIJT) cultuurlijk (min, 75%) (longlist, nog nader te bepalen)



Pyracantha 'Firelight' *Caryopteris clandonensis 'Heavenly Blue'* *Rosa 'Dagmar Hastrup'* *Ligustrum obtusifolium 'Massif'* *Spiraea betulifolia 'Tor'* *Hypericum kalmianum 'Gemo'*

Vaste planten en siergrassen (TAPIJT) cultuurlijk (mix en rand, max 25%)



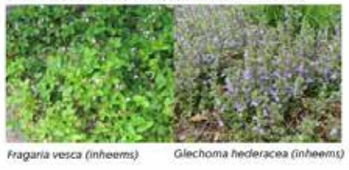
Carex morowii 'Irish green' (WG) *Hemerocallis 'Liloasphedus'* *Iris foetidissima (WG)* *Kalimeris incisa madiva* *Amsonia tabernaemontana var.salicifolia* *Persicaria amplexicaulis 'Orangofield'*

Strooi-/rand



Origanum vulgare (inheems) *Salvia pratensis (inheems)* *Aquilegia vulgaris (inheems)*

Bodembedekkende vaste planten onder heesters



Fragaria vesca (inheems) *Glechoma hederacea (inheems)*

Heesters groepen (TAPIJT) 'cultuurlijk/landschappelijk (longlist, nog nader te bepalen)



Pyracantha 'Firelight' *Rosa nitida* *Ligustrum obtusifolium 'Massif'* *Spiraea betulifolia 'Tor'* *Hypericum kalmianum 'Gemo'* *Viburnum opulus 'Nanum'*



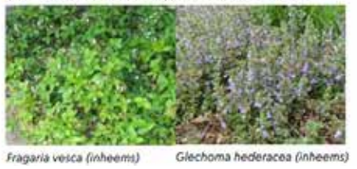
Carex muskingumensis (WG) *Iris foetidissima (WG)* *Amsonia tabernaemontana var. salicifolia* *Persicaria amplexicaulis 'Orangofield'*

Strooi-/rand



Origanum vulgare (inheems) *Aquilegia vulgaris (inheems)*

Bodembedekkende vaste planten onder heesters



Fragaria vesca (inheems) *Glechoma hederacea (inheems)*

Uitgangspunten in het kort:
- middenberm rijweg: lange landschappelijke lijn (Bloemrijk gras en ‘landschappelijke’ bomen: verplante iepen)
- bermen/plantvakken richting plinten aan noord en zuidkant steeds wat cultuurlijker (gecultiveerde onderbeplanting (TAPIJT) en meer variatie in bomen)
- plantvakken langs fiets en wandelpaden met lage heesters en solitaire heesters om enige beslotenheid en afscherming t.o.v. van de rijbaan te geven
- m.n. langs voetpaden en de plint meer sierwaarde in de beplanting (NVU: Levendige aantrekkelijke stadsstraat met groene verblijfskwaliteit, Lommerrijke parkstraat met divers straatbeeld)

Troittoir en fietspad noordzijde
TAPIJT heesters en vaste planten/siergrassen
- ‘cultuurlijk’
- vakken tussen 3.3 en 5.1 m breed
- ook enkele solitaire heesters
- zicht op water behouden

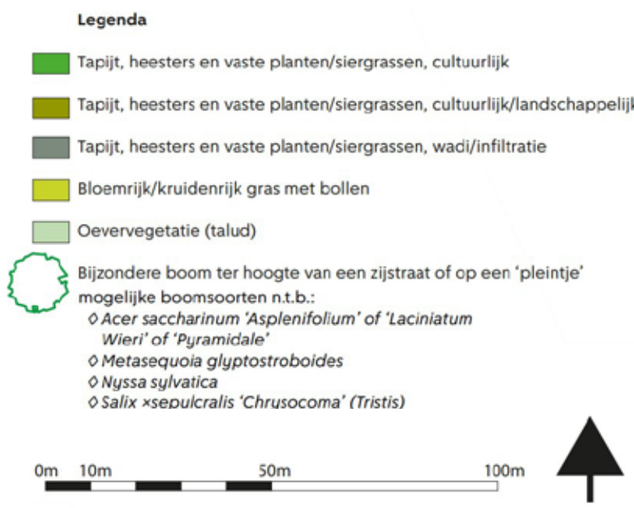
Bomen
- ‘cultuurlijk’ en gevarieerd (hoogte/breedte)
- Zonnig
- Kroonbreedte afstemmen op toekomstige bebouwing
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

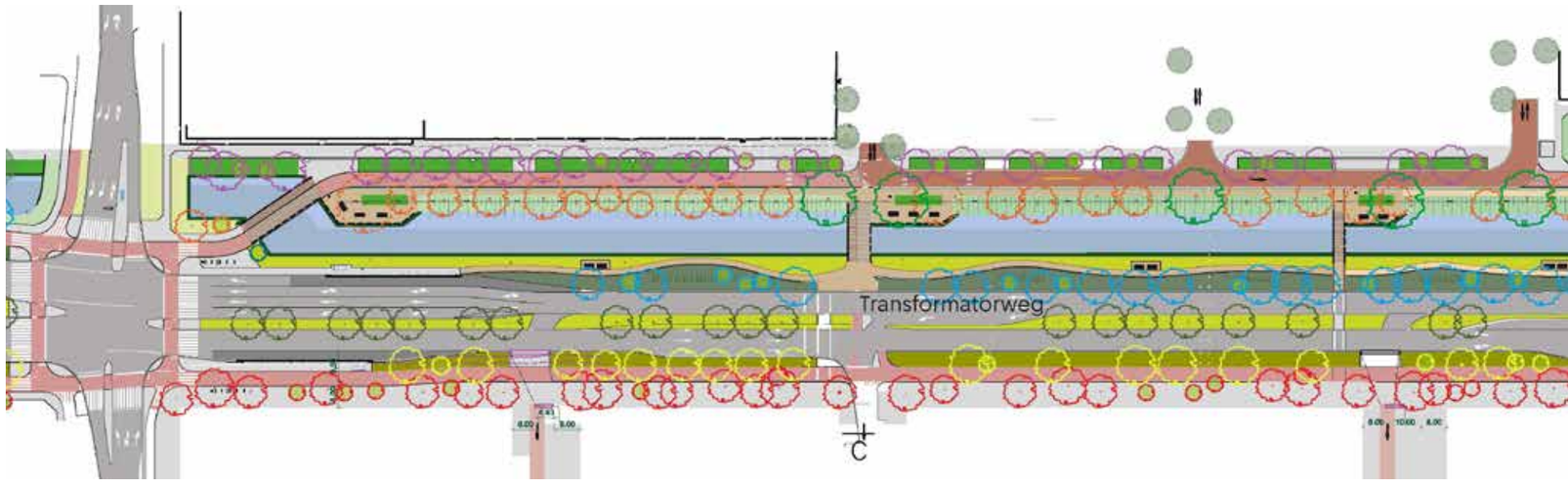
◊ Acer campestre soorten (‘Elsrijk’/‘Huiber’s Elegant’
◊ Acer freemanii soroten (‘Celzam’/‘Jeffersred’/ ‘Elegant’)
◊ Alnus cordata
◊ Alnus glutinosa ‘Laciniata’
◊ Alnus x spaethii ‘Spaeth’
◊ Celtis australis, occidentalis en/of sinensis
◊ Fraxinus ornus
◊ Sorbus aria ‘Magnifica’
◊ Tilia tomentosa (en soorten ‘Brabant’/ ‘Doornik’/ ‘Szeleste’)
◊ Ulmus soorten (‘Clusius’/ ‘Frontier’/ ‘Sapporo Autumn Gold’/ ‘Wanoux’)

Troittoir zuidzijde
- ook enkele solitaire heesters

Bomen
- ‘cultuurlijk/landschappelijk’
- Schaduw tolerant
- Deels in verharding
- Variatie in kroonbreedte (niet te breed ivm bebouwing, 7m?)
- Variatie in hoogte en breedte (irt bebouwing
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ Acer soorten (campestre ‘Elsrijk’/ campestre ‘Huiber’s Elegant’/ freemanii ‘Celzam’/ freemanii ‘Jeffersred’/ freemanni ‘Elegant’
◊ Alnus cordata
◊ Alnus glutinosa ‘Laciniata’
◊ Alnus x spaethii ‘Spaeth’
◊ Celtis australis/occidentalis/sinensis
◊ Sorbus aria ‘Magnifica’
◊ Tilia soort(en) (europaea/tomentosa/ tomentosa ‘Brabant’/tomentosa ‘Doornik’/tomentosa ‘Szeleste’)
◊ Ulmus soorten (‘Clusius’/‘Frontier’/ ‘Sapporo Autumn Gold’/ ‘Wanoux’)





Harde oever
BLOEMRIJK/KRUIDENRIJK GRAS
- ‘landschappelijk’
- ook enkele solitaire heesters

Bomen (zuidzijde waterkant)
- ‘parkachtig/cultuurlijk’ en ‘landschappelijk, gevarieerd
- goed verteerbaar blad ivm watergang
- beeld: associatie vochtige bodem
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ Alnus glutinosa (en/of ‘Laciniata’)
◊ Alnus incana
◊ Betula nigra
◊ Nyssa sylvatica
◊ Quercus phellos
◊ Salix alba
◊ Ulmus soort(en) (‘Homestead’/‘Morton Glossy’/ ‘New Horizon’/‘Frontier’/laevis ‘Helena’/parviflora/‘Sapporo Autumn Gold’

Pleintje bij brug
TAPIJT heesters en vaste planten/siergrassen
- ‘cultuurlijk’(als trottoir en fietspad noordzijde)
- vakken ca 3.3 en m breed
- bijzondere boom

Natuurlijke oever
BLOEMRIJK/KRUIDENRIJK GRAS, oevervegetatie
- ‘landschappelijk’
- vakken ruim 3 m breed
- ook enkele solitaire heesters

Bomen
- ‘landschappelijke en parkachtige’ oeverbomen’
- bestand tegen hoog grondwater
- goed verteerbaar blad ivm watergang
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ Alnus glutinosa (en/of ‘Laciniata’)
◊ Alnus incana
◊ Betula nigra
◊ Populus berolinensis
◊ Quercus phellos
◊ Salix alba

Bijzondere bomen
◊ Metasequoia glyptostroboides
◊ Nyssa sylvatica
◊ Salix ×sepulcralis ‘Chrysocoma’ (Tristis)
◊ Taxodium distichum

Infiltratiestrook?/Wadi
TAPIJT heesters en vaste planten/siergrassen
- ‘landschappelijk/cultuurlijk’
- ook enkele solitaire heesters

Bomen (zuidzijde waterkant)
- ‘parkachtig/cultuurlijk’ en ‘landschappelijk, gevarieerd
- goed verteerbaar blad ivm watergang
- beeld: associatie vochtige bodem
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ deels verplante iepen
◊ Betula nigra
◊ Nyssa sylvatica
◊ Quercus phellos
◊ Ulmus soorten (‘Homestead’/‘Morton Glossy’/‘New Horizon’/ ‘Frontier’/ laevis ‘Helena’/ parviflora/‘Sapporo Autumn Gold’)

Middenberm fietspad en rijweg
BLOEMRIJK/KRUIDENRIJK GRAS
- ‘landschappelijk’
- ook enkele solitaire heesters

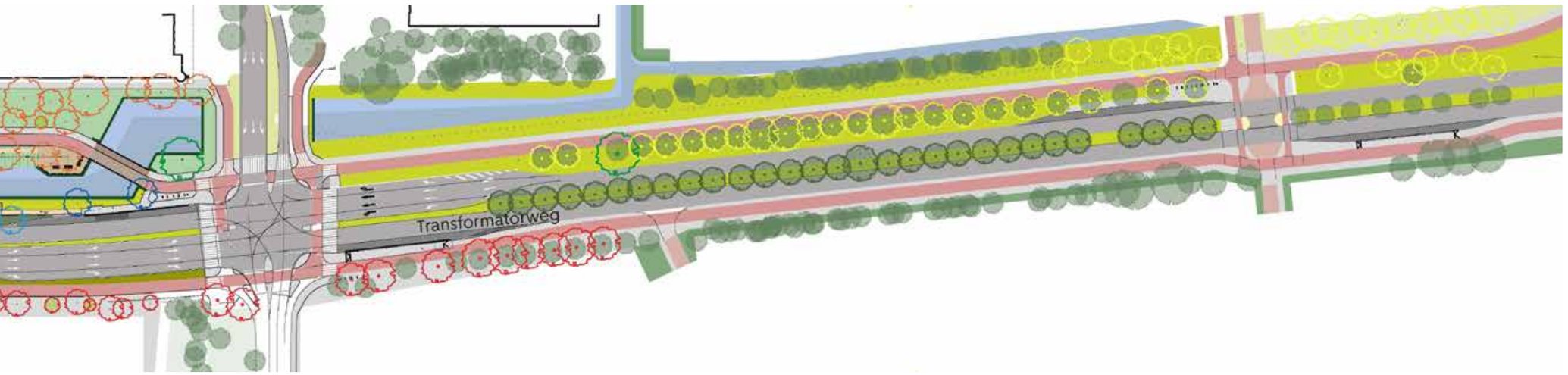
Bomen
- ‘landschappelijk en cultuurlijk’ en gevarieerd
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ deels verplante iepen
◊ Acer campestre
◊ Tilia soort(en) (europaea/tomentosa/ tomentosa ‘Brabant’/tomentosa ‘Doornik’/ tomentosa ‘Szeleste’)
◊ Ulmus soorten (‘Homestead’/‘Morton Glossy’/‘- New Horizon’

Zijberm zuidzijde
TAPIJT heesters en vaste planten/siergrassen
- ‘cultuurlijk/landschappelijk’
- vakken tussen 3.3 en 5.1 m breed
- ook enkele solitaire heesters

Bomen
- ‘cultuurlijk/landschappelijk’
- enigszins Schaduw tolerant
- Variatie in hoogte en breedte
- mogelijke boomsoorten n.t.b.:

◊ deels verplante iepen
◊ Acer campestre
◊ Tilia soort(en) (europaea/tomentosa/ tomentosa ‘Brabant’/tomentosa ‘Doornik’/ tomentosa ‘Szeleste’)
◊ Ulmus soorten (‘Homestead’/‘Morton Glossy’/‘New Horizon’



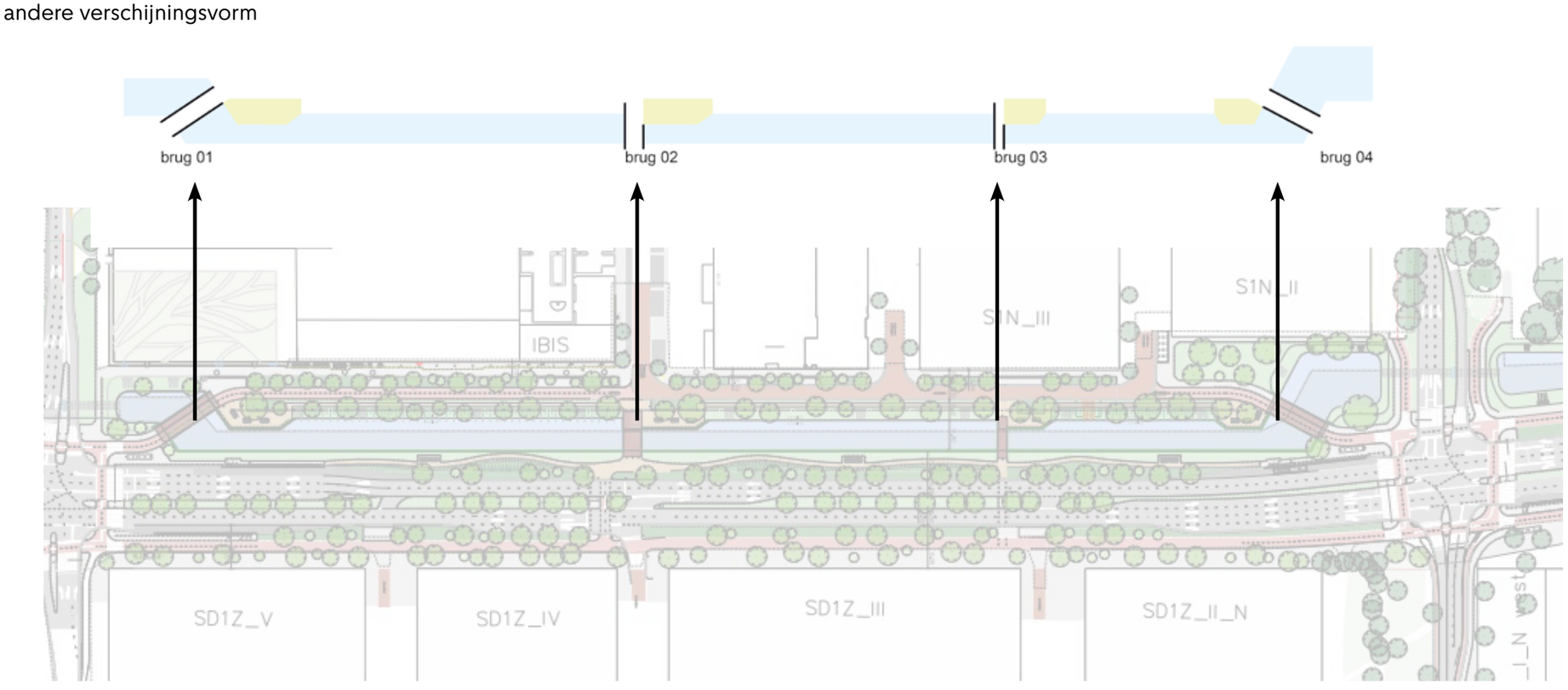
3.7 Bruggen

Landschappelijke visie op de bruggen

De 4 bruggen worden als onderdeel van het landschap ontworpen. Alle bruggen hebben aan de ene kant een gesloten hekwerk en aan de andere kant een open hekwerk. De gesloten hekwerken vormen landschappelijke ‘kamers’ langs de lengte van het water die zorgen voor een menselijke maat. De open hekwerken worden omgevouwen langs de pleintjes die in het water steken. Hierdoor worden ook de bruggen betrokken bij de openbare ruimte binnen de landschappelijke kamers. De pleintjes zijn een fijne verblijfsplek aan de zonzijde van de straat.

Brugontwerp

In het projectgebied Transformatorweg zijn 4 langzaam verkeersbruggen. Uitgangspunt is om de bruggen zo circulair mogelijke vorm te geven. De leuningen van de tijdelijke bruggen Oranje loper worden eenzijdig en in een andere verschijningsvorm qua kleur hergebruikt.



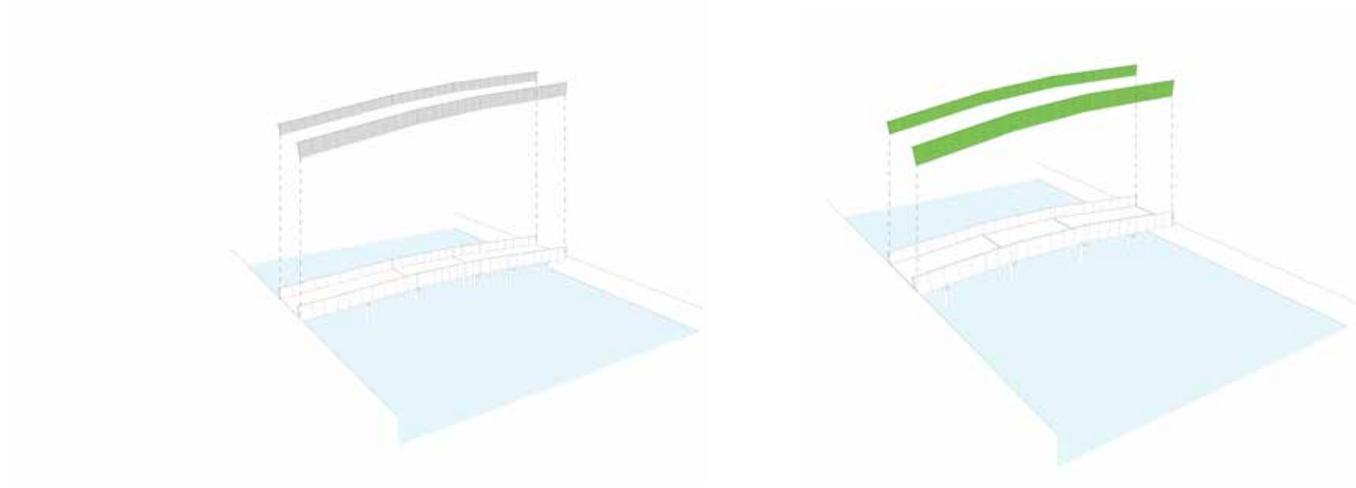
Positie brugnummers



Brug 167A - De kreukel



Brug 022 - Oase



Hergebruik bruggen Oranje loper



Concept - transparante hekwerken aan de pleinen

4. Zaanstraat

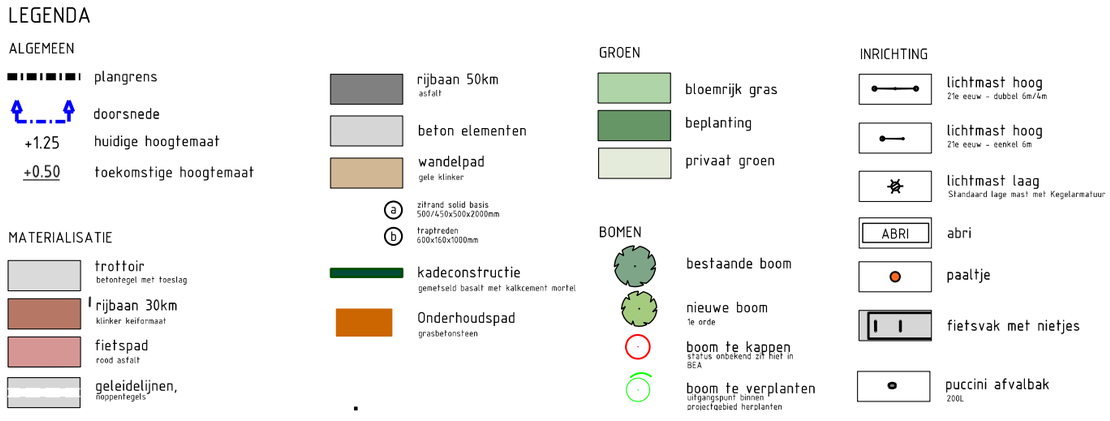
4.1 Definitief ontwerp

In de huidige situatie rijden de bussen richting Centraal Station, vanaf de Transformatorweg, via een aantal scherpe bochten de Spaarndammerdijk op.
Nog afgezien dat dit niet comfortabel is, kost het berijden van de bochten veel tijd. In de nieuwe situatie rijden de bussen vanuit de Transformatorweg rechtstreek richting de Archangelweg en Spaarndammertunnel.
De vertragende en oncomfortabele bogen worden dan niet meer bereden door de bussen. Om het gebied evengoed te voorzien van openbaar vervoer, worden er langs de rijbaan richting de Archangelweg haltehavens aangelegd.
In de tegenrichting gaan de bussen uiteraard ook vanaf de Archangelweg via de S102 richting de Transformatorweg.

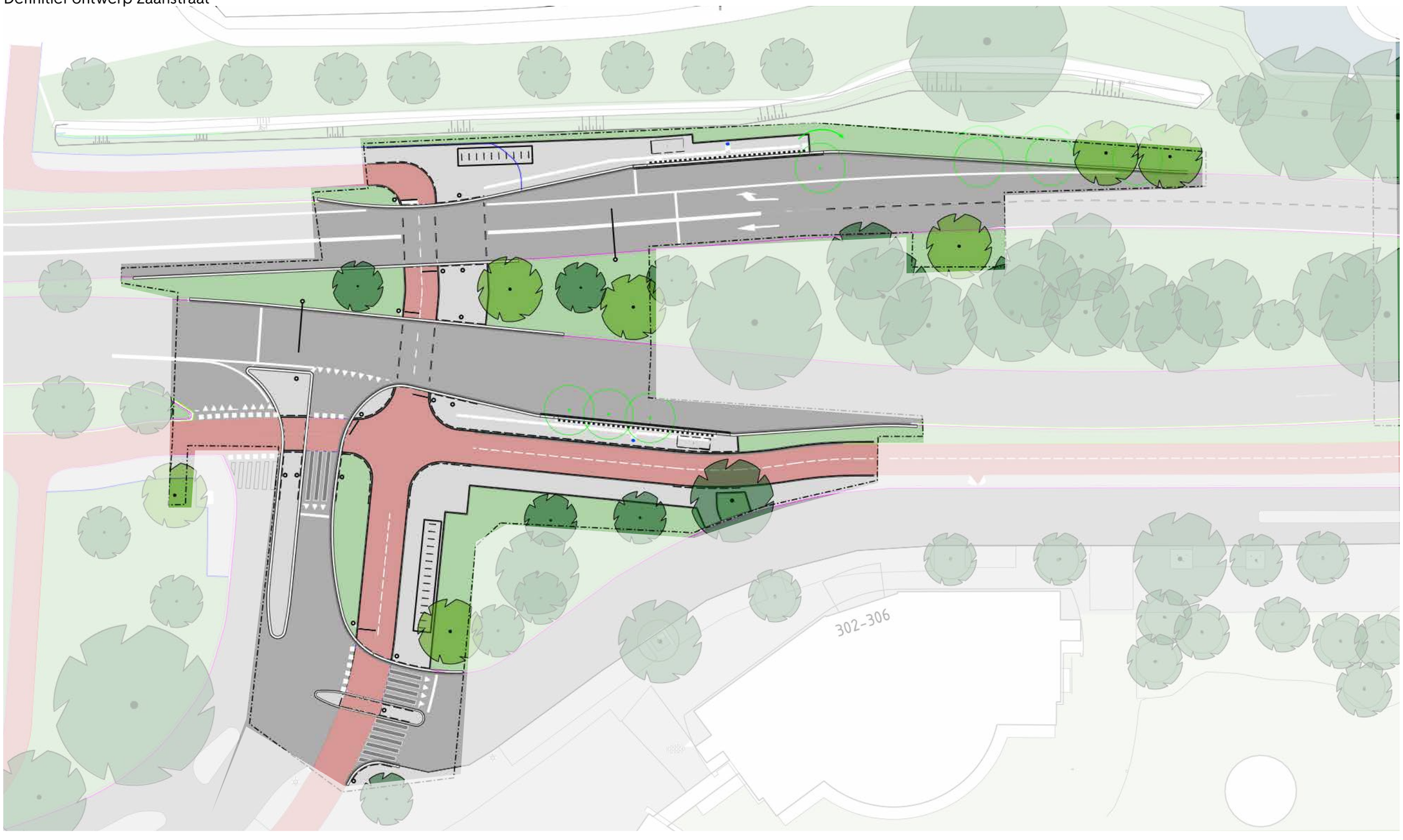
Bomentelling binnen de projectgrens van de Zaanstraat;

- Huidige bomen **11**
- bomen die gekapt worden **0**
- Nieuwe bomen **7**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **7**

Uitgangspunt is de 7 te verplante bomen binnen de projectgrens te verplanten.



Definitief ontwerp Zaanstraat



6. Spaarndammerdijk

6.1 Definitief ontwerp

Direct voor en na, maar ook in de Spaarndammertunnel kunnen geen bushaltes worden ingepast. Om de Spaarndammerbuurt en Houthavens toch goed te kunnen bedienen met openbaar vervoer, zal de HOV-bus niet via de Spaarndammertunnel moeten gaan rijden.
Bussen kunnen met een nieuwe vrije busbaan tussen de Archangelweg en Houthavensweg de bushaltes Spaarndammerstraat en Tasmanstraat bereiken. Hierdoor blijft de buurt toch goed bereikbaar.
De nieuwe busbaan sluit aan op het kruispunt Archangwel – Spaarndammertunnel (s102) en zal moeten worden aangepast. De andere zijde van de nieuwe busbaan sluit aan op de Houthavenweg en Spaarndammerdijk. Vanwege de nieuwe busbaan, kan de huidige busbaan richting de Haparandaweg komen te vervallen. Langs de nieuwe busbaan wordt een nieuwe bushalte aangelegd.
Langs de vrije busbaan worden zoveel mogelijk bomen ingepast om de groenstructuur van het Houthavenpark door te zetten.
De onderbegroeiing van de bomen zal aan de noordzijde ook aansluiten op de beplanting in de houthaven.

Bomen

Door de herinrichting zullen bomen gekapt en verplant moeten worden.
Er zijn een drietal scenario's voor de bomen die verplantbaar zijn;
1. De bomen worden direct op een nieuwe definitieve locatie en hoogte gezet binnen het plangebied
2. De bomen worden op een depot gezet (bij voorkeur) dicht bij het project gebied om na herinrichting weer geplaatst te worden
3. De bomen worden op een definitieve locatie gezet buiten het projectgebied
Als de bomen niet behouden kunnen worden zullen ze gekapt worden en gaat het (kwalitatief goed) hout naar het Amsterdamse bos gebracht worden waar er meubels ed. van worden gemaakt.

Voor de Spaarndammerdijk geld dat we meer nieuwe bomen planten dan dat er gekapt worden.

Bomentelling binnen de projectgrens van de Spaarndammerdijk;

- Huidige bomen **40**
- bomen die gekapt worden **5**
- Nieuwe bomen **40**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **3**

Uitgangspunt is de 3 te verplante bomen binnen de projectgrens te verplanten.



Impressie vrije busbaan ten noorden van de Spaarndammertunnel met volwassen bomenbeeld

Definitief ontwerp Spaarndammerdijk



7. De Ruijterkade

7.1 Definitief ontwerp

Bussen richting Centraal Station ondervinden op de De Ruiterkade veel verlies aan rijtijd vanwege de verkeersdrukte. Tussen de Westerdoksdijk en de Westertoegang zal daarom een busstrook worden ingericht voor bussen richting Centraal Station waardoor ze de drukte kunnen ontwijken. Ruimte voor de nieuwe busstrook is gevonden door het versmallen van rijstroken, bermen en fiets- en voetpaden. Met kleine aanpassingen van het kruispunt met de Westertoegang, sluit deze busstrook rechtstreeks aan op de bestaande busoprit richting het busstation.
De huidige oostelijke oversteekplaats voor fietsers wordt verplaatst naar de westzijde van het kruispunt. Dit om op de brug ruimte te maken voor de nieuwe busstrook. Aan de westzijde wordt de oversteekplaats voor fietsers gecombineerd met de bestaande voetgangersoversteekplaats.

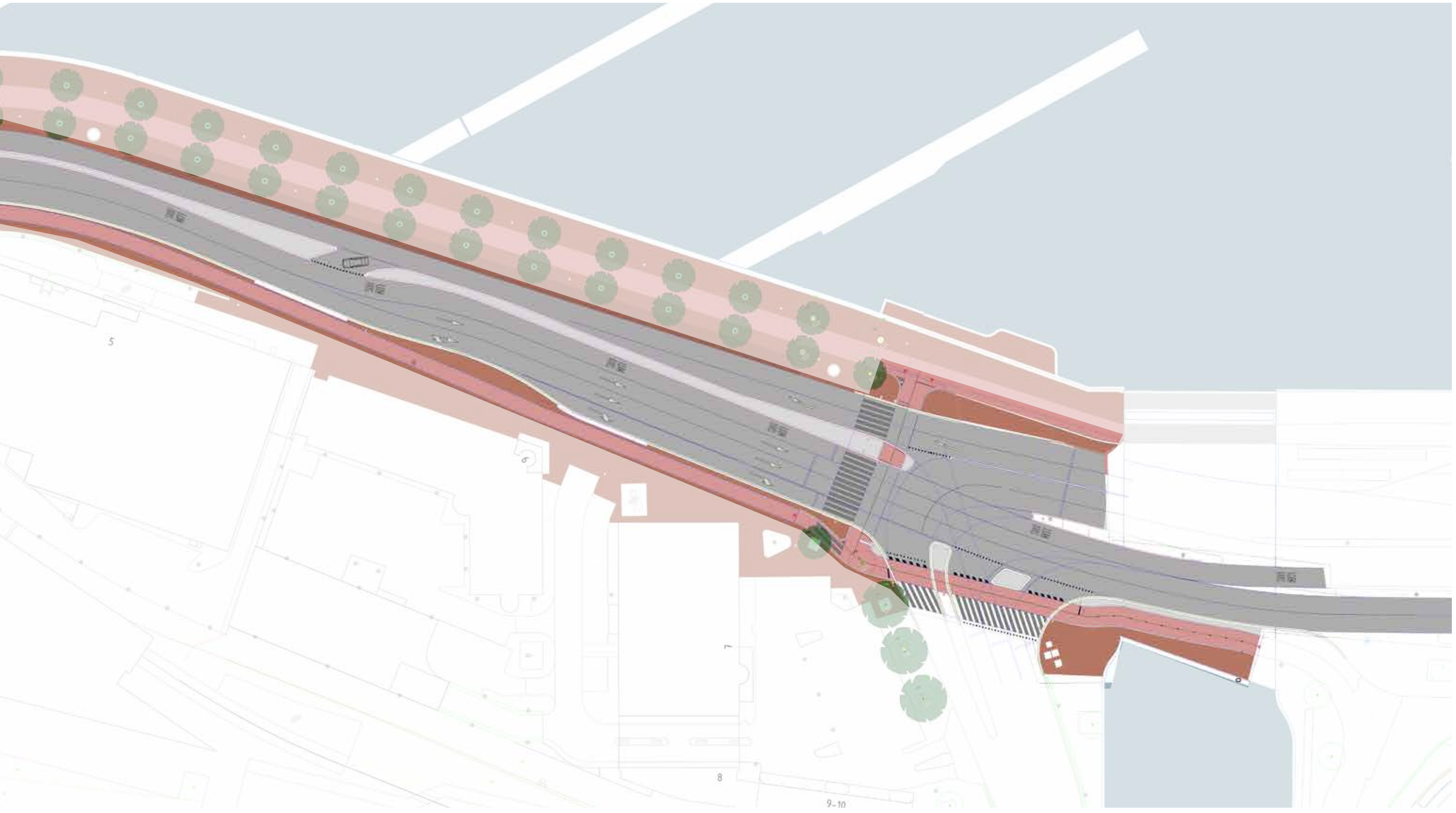
De Ruijterkade

Bomentelling binnen de projectgrens van de Ruijterkade;

- Huidige bomen **1**
- bomen die gekapt worden **1**
- Nieuwe bomen **0**
- te verplanten bomen binnen projectgrens **0**

Definitief ontwerp de Ruijterkade




5
6
7
8
9-10

COLOFON

Ontwerp: Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam

Datum: december 2025

Dit boekwerk is een product van de Gemeente Amsterdam.