Nummer < *automatisch* >

Directie < *automatisch* >

Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de Raadsvergadering van 18 en 19 februari

Portefeuille	< Vul de portefeuille in >
Agendapunt	< *automatisch* >
Datum besluit	College van B en W 13 januari 2026

Onderwerp
Instemmen met het uitvoerings- en kredietbesluit voor het project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station inclusief herinrichting Piarcoplein en Transformatorweg.

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. Kennis te nemen van de urgentie en noodzaak van het project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station.

2. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor het project HOV – bus Sloterdijk – Centraal Station inclusief herinrichting Piarcoplein en Transformatorweg.

3. Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het project HOV – bus Sloterdijk – Centraal Station van € 91,7 miljoen in aanvulling op het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van € 1,5 miljoen met de volgende dekking:
- € 26,52 miljoen uit de toegezegde bijdrage uit de door Rijk beschikbaar gestelde middelen
- € 25,65 miljoen uit de toegezegde bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam
- € 21,16 miljoen uit het investeringsstelsel Openbare Ruimte & Mobiliteit (ORM)
- € 15,53 miljoen uit het Vereveningsfonds
- € 3,45 miljoen uit Programma stadsverbetering
- € 0,90 miljoen uit Groengelden

4. In te stemmen met meerkosten voor het beheer en onderhoud van de verschillende onderdelen van ca. € 419.370 en deze te dekken uit de stelpost exploitatielasten nieuwe investeringen.

Wettelijke grondslag

Artikel 108 jo artikel 147, tweede lid, van de Gemeentewet De gemeenteraad is bevoegd tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente.

Artikel 169 van de Gemeentewet
Lid 1: Het college van burgemeester en wethouders en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raadverantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
Lid 2: Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid, van de Gemeentewet en artikel 6, eerste lid, van de Financiële verordening gemeente Amsterdam
Voor alle taken en activiteiten brengt de raad jaarlijks op de begroting de bedragen die hij daarvoor beschikbaar stelt, alsmede de financiële middelen die hij naar verwachting kan

aanwenden. De raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting of een begrotingswijziging.

Artikel 6, tweede lid, van de Financiële verordening gemeente Amsterdam
Het college draagt er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Artikel 191 van de Gemeentewet
De raad stelt de begroting vast in het jaar voorafgaande aan dat waarvoor zij dient.

Bestuurlijke achtergrond

- Strategiebesluit Sloterdijk 1: vaststelling door college op 14 juni 2016
- Ontwikkelstrategie Haven-Stad: vaststelling Gemeenteraad op 21 december 2017
- Milieueffectenrapport Haven-Stad: ter kennisgeving aangenomen door Gemeenteraad op 21 december 2017
- Investeringsbesluit Sloterdijk 1 Zuid; vaststelling Gemeenteraad 16 december 2020
- Mobiliteitsstrategie Haven-Stad: ter kennisgeving aangenomen door Gemeenteraad op 20 april 2021
- Principebesluit HOV Sloterdijk -CS; 1 maart 2021 heeft wethouder De Vries hiermee ingestemd net de start van het project.
- Integraal Raamwerk Haven-Stad: vaststelling Gemeenteraad op 21 december 2021
- Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025: vaststelling Gemeenteraad op 21 december 2021)
- Nota van Uitgangspunten HOV bus Sloterdijk – Centraal station: vaststelling Gemeenteraad op 14 november 2024

Onderbouwing besluit

1. Kennis te nemen van de urgentie en noodzaak van het project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station

Naast de hieronder benoemde urgentie en noodzaak is er een raakvlak met de uitvoering renovatie IJ-tunnel. Vanwege de noodzakelijke ingrepen rondom de A-10 /Basisweg moet het project voor de renovatie van de IJ-tunnel starten. Anders ontstaat er een knelpunt qua bereikbaarheid in de stad. Om de planning te kunnen halen dient het project na de zomer van 2026 te starten.

De HOV-bus Sloterdijk- Centraal Station is onderdeel van het mobiliteitsplan Haven-Stad en heeft als doel om parallel aan de start van de woningbouw en vooruitlopend op het sluiten van de Ringlijn, zorg te dragen voor een goede HOV-ontsluiting van het gebied. Daarnaast zal de HOV-bus een verbetering zijn voor de bestaande wijken gelegen langs het tracé van deze lijn. Voor de woongebieden van Haven-Stad (de Contactbuurt en de Isolatorbuurt) is een goede OV-verbinding nodig. Haven-Stad kan volgens de MER

Haven-Stad alleen ontwikkeld worden als hoog stedelijk gebied indien er wordt ingezet op een mobiliteitsshift van auto naar OV, fiets en voetganger. Om deze mobiliteitsshift mogelijk te maken geldt in het gebied een zeer lage parkeernorm van maximaal 0,2 parkeerplaats per woning. Dit vraagt om kwalitatief goed OV vanaf het begin van de ontwikkeling.
Om tijdige start van de bouw mogelijk te maken moet, als onderdeel van de herinrichting van de Transformatorweg, in verband met bouwrijp maken van de grond, een ophoging van het gebied plaatsvinden. Ook dient er, ten behoeve van een goede waterhuishouding, een watergang te worden gemaakt.

2. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor het project HOV – bus Sloterdijk – Centraal Station inclusief herinrichting Piarcoplein en Transformatorweg.
In het plan zitten de volgende onderdelen:

Herinrichting Piarcoplein: Aan de noordzijde van het station Sloterdijk komt een nieuw busstation, waardoor reistijd en de betrouwbaarheid van de HOV-bus significant verbetert. Met ook ruimte voor internationale lijndiensten, P+R en kwaliteit in de openbare ruimte door vergroening en voorzieningen. En daarbij maken we ook verblijfsruimte, waardoor een prettigere plek ontstaat. Meer levendigheid en sociale controle komt er vanwege het nieuwe busstation, betere voorziening en nieuwe verlichting.
In het plan is zoveel als mogelijk geanticipeerd op toekomstige ontwikkeling van het station. Op lange termijn zal een transformatie van het gebied en nieuwe/aanvullende voorzieningen nodig zijn voor bijvoorbeeld het toenemend aantal fietsen door de groei van inwoners, bedrijven en dus ook reizigers.
Op maaiveld is extra ruimte vrijgehouden voor een toekomstige uitbreiding van het trein- en metrostation.
De fietsenstalling die nu in het plan zit is een tijdelijke stalling die later bij verdere groei van Haven-Stad uitgebreid moet worden. Uitgegaan wordt dat op termijn een gebouwde fietsenstalling nodig is.

In het ontwerp is een aanvulling op de bestaande (regenboog) passerelle en 2 trappen en 2 liften opgenomen. Dit is nog geen onderdeel van de kredietaanvraag. Omdat hiervoor nadere afstemming met ProRail, NS en de Vervoerregio nodig is. Daarna kunnen deze worden uitgewerkt en bepaald op welke termijn deze maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

Aanpassing aansluiting A-10 met de Basisweg
De aansluiting met de A-10 (S102) welke aansluit op de Basisweg en de Transformatorweg is een druk kruispunt in Amsterdam. Het kruispunt zal in de toekomst met de verwachte groei van het verkeer vast lopen. Er worden verkeerstechnische maatregelen genomen, waardoor het kruispunt beter doorstroomt. Dit is nodig voor de HOV-bus, maar het andere verkeer profiteert hier ook van.

Herinrichting van de Transformatorweg
Als onderdeel van Haven-Stad worden rondom de Transformatorweg een nieuwe hoogwaardige woongebieden ontwikkeld. Om woningbouw in dit gebied mogelijk te maken dient er een watergang te komen en moet de Transformatorweg opgehoogd worden. Hierdoor ontstaat een klimaatbestendige inrichting, waarbij de weg naar het zuiden wordt verplaatst. Hierdoor ontstaat aan de zonnige noordzijde ruimte voor een parkstrook, conform Amsterdam maakt ruimte. Het profiel wordt zodanig aangelegd dat dit in de toekomst makkelijk omgebouwd kan worden naar een profiel met 2x1 rijstroken

en vrije busstroken. Hiervoor zijn in het mobiliteitsplan maatregelen opgenomen die op termijn uitgevoerd kunnen worden en ervoor zorgen dat de hoeveelheid autoverkeer op de Transformatorweg dusdanig zal afnemen dat twee keer één rijbaan voldoende.
Door de noodzakelijke ophoging kunnen de huidige 401 bomen, in het gebied niet blijven staan. Deze zullen verplaatst of vervangen worden, waarbij het totaal aantal bomen in het projectgebied toeneemt. Op basis van het Bomen effect onderzoek kunnen 82 bomen verplant worden. Deze zullen indien mogelijk binnen het plangebied een plek krijgen. In de nieuwe situatie komen er meer bomen bij (ca. 160 bomen). Met het nieuwe plan ontstaat er toekomstbestendige inrichting, waarbij ook de routes voor langzaam verkeer en de oversteekbaarheid beter worden. Hierdoor wordt de straat geschikt gemaakt voor aan weerszijden nieuwe woongebieden en uitnodigend om in te verblijven.

<u>Vrij liggende bus infrastructuur Archangelweg</u>
Tussen de Archangelweg en de Houthavenweg wordt een nieuwe bushalte aangelegd. Hierdoor ontstaat een goed bereikbare halte, waar ook toekomstig OV op kan aansluiten en zorgt voor een verbetering van de betrouwbaarheid van het OV-netwerk.
De halte wordt, zoals eerder is bepaald, met veel groen ingepast. De doorgaande groenstructuur vanaf het Houthavenpark wordt hiermee doorgetrokken en er een ontstaat groenverbinding.

<u>Verbetering OV-infrastructuur De Ruijterkade</u>
Door de realisatie van een korte vrije busstrook kan het OV-netwerk hier verbeterd worden. Hier profiteren alle OV-bussen op deze route van.

3. Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het project HOV – bus Sloterdijk – Centraal Station van € 91,7 miljoen in aanvulling op het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van € 1,5 miljoen met de volgende dekking:
- € 26,52 miljoen uit de toegezegde bijdrage uit de door Rijk beschikbaar gestelde middelen
- € 25,65 miljoen uit de toegezegde bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam
- € 21,16 miljoen uit het investeringsstelsel Openbare Ruimte & Mobiliteit (ORM)
- € 15,53 miljoen uit het Vereveningsfonds
- € 3,45 miljoen uit Programma Stadsverbetering
- € 0,9 miljoen uit Groengelden

Op basis van het definitief ontwerp is een (probabilistische) investeringsraming opgesteld. Deze komt uit op € 93,2 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2025).

Zie financiële paragraaf voor verdere toelichting.

4. Instemmen met meerkosten voor het beheer en onderhoud van de verschillende onderdelen van ca. 419.370, - en deze te dekken uit de stelpost exploitatielasten nieuwe investeringen.
De toename van de kosten voor beheer en onderhoud wordt voor het grootste deel veroorzaakt door nieuwe kunstwerken zoals de oeverbescherming en bruggen in de Transformatorweg.

Participatie
Het definitief ontwerp voor het project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station is tot stand gekomen na consultatie van stakeholders, bewoners en ondernemers in de omgeving.

Consultatie stakeholders

- De Vervoerregio Amsterdam als concessiehouder en de belangen qua bereikbaarheid voor autoverkeer, fiets en voetgangers is gedurende het opstellen van het ontwerp op verschillende aspecten betrokken. Zij hebben het ontwerp en de kostenraming getoetst en akkoord bevonden op alle onderdelen
- Het GVB als (toekomstige) gebruiker van de infrastructuur is gedurende het opstellen van het ontwerp betrokken. Zij hebben het ontwerp getoetst en akkoord bevonden.
- Spoorse partijen (NS en ProRail) hebben eerder ingestemd met de Nota van Uitgangspunten in 2024. Vanwege raakvlakken met het spoor en lange termijn maatregelen is nadere afstemming nodig. Dit geldt met name voor de onderdelen die raken aan het stationsgebouw zoals de trappen, lift, passerelle en fietsenstalling. In de volgende fase zullen deze onderdelen verder worden uitgewerkt en de eisen en wensen van deze partijen worden betrokken.
- De komende periode zullen partijen (VRA, NS, ProRail en gemeente Amsterdam) met elkaar in gesprek gaan over de lange termijn ontwikkelingen.
- NS en ProRail zien de meerwaarde van het plan en ondersteunen de noodzaak en urgentie op korte termijn.
- FlixBus is betrokken bij het ontwerpproces en heeft binnen dat kader aangegeven behoefte te hebben aan meer ruimte voor in- en uitstaphaltes. Omdat de beschikbare ruimte op het Piarcoplein beperkt is en er ook andere belangrijke functies op deze locatie ingepast moeten worden die passen bij een stationslocatie, kan hier geen invulling aan worden gegeven. FlixBus heeft ook een alternatief idee ingediend voor inrichting van het Piarcoplein. Dit plan voldoet niet aan de verkeerstechnische eisen en past niet in de Nota van Uitgangspunten. Daarbij leidt het tot problemen m.b.t. bereikbaarheid van de omliggende bedrijven en hun parkeergarages.
- In samenspraak met FlixBus en opgaveteam zakelijke mobiliteit wordt de komende periode onderzocht of elders in gebied/stad aanvullende halteringsmogelijkheden beschikbaar kunnen komen.

Consultatie omgeving

Op 28 september en 2 oktober 2023 zijn twee participatiebijeenkomsten georganiseerd voor ondernemers en bewoners in het gebied. Doel van deze sessies was informeren over nut en noodzaak en de verschillende doelgroepen voldoende en tijdig te informeren en te betrekken om mee te denken met de uitgangspunten. De aanwezigen waren overwegend positief over de plannen. De opbrengst van deze bijeenkomsten is verwerkt in de Nota van Uitgangspunten. Tijdens de inspraakperiode is nog een derde moment georganiseerd op 16 mei 2024, waar belanghebbenden/ belangstellenden nadere vragen konden stellen of een nadere toelichting konden krijgen op de Nota van Uitganspunten. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten in november 2024 zijn in 2025 (meerdere) gesprekken gevoerd met bedrijven rondom het Piarcoplein. Ook was er aansluiting bij een brede bijeenkomst in mei 2025 over gebied Sloterdijk waar specifiek informatie is gegeven over de maatregelen Transformatorweg. Tevens is in oktober 2025 een inloopbijeenkomst georganiseerd in de Houthavens over de maatregelen rondom de Archangelweg.

Toetsteam en WVA

Door de urgentie en tijdsdruk vanwege het raakvlak met IJ-tunnel is besloten om het project HOV naar voren te halen. Hierdoor is gekozen om een definitieve toets door het toetsteam later uit te voeren. Het plan is op hoofdlijnen door de WVA getoetst en besproken. De WVA ziet in het plan meerwaarde en de voordelen voor de doorstroming.

Voor een definitief advies houdt het project rekening in de planning met aanvullende opmerking vanuit de WVA en het toetsteam, zodat deze nog voorafgaand aan de uitvoering kunnen worden verwerkt. De opmerkingen passen binnen het ontwerp en financiële kaders.

Bereikbaarheid en doorstroming

In de volgende fase, de uitvoeringsfase, zullen bedrijven toegankelijk blijven. Daarbij is in overleg met stadsregie een tijdvenster bepaald waarbinnen werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd rekening houdend met de uitvoering van andere projecten in de stad. Ook zal de uitvoeringsfasering en bereikbaarheid met de ondernemers in het projectgebied besproken worden en details van het BLVC-plan nader afgestemd, waarna de omgeving over de fasering en omleidingen geïnformeerd wordt.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: Ja

Investeringsvoorstel

Tabel: Basisgegevens investering

Investeringssom	€ 93.200.000
Rentepercentage	0,7 %
Afschrijvingstermijn (jaar)	25
Kapitaallasten	€ 990.691
Aanvang kapitaallasten	2029
MIP-nummer	MP1000594

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN in euro's						
	I/S	**T/m 2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Programma Stadsverbetering	I	2.939.216	330.242	172.192	66.886	
Rijksbijdrage NOVEX	I			10.761.676.	10.761.676	
Rijksbijdrage waternetwerken	I			2.500.000	2.500.000	

Vervoerregio Amsterdam	I	277.000		12.689.793	12.689.793	
CO financiering groen	I		450.000	450.000		
Vereveningsfonds	I			7.766.500	7.766.500	
Investeringsdomein ORM	I	1.000.000	1.382.103	16.565.396	2.208.346	
Stelpost exploitatielasten nieuwe investeringen	S					419.370
Totaal		4.216.216	2.162.345	50.905.557	35.993.201	419.370

LASTEN in euro's						
	I/S	**T/m 2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Verwachte projectkosten	I	4.216.216	2.162.345	50.905.557	35.993.201	
EHBO kosten	S					419.370
Totaal		4.216.216	2.162.345	50.905.557	35.993.201	419.370

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:

Dekking van investering
Het Rijk heeft in juli 2024 in het kader van de Novex gelden twee bijdragen van totaal € 21,52 miljoen ex btw toegezegd, vanuit de overweging dat realisatie van deze HOV-busverbinding een bijdrage levert aan versnelling van de woningbouw in Haven-Stad t/m 2030. Daarnaast heeft het Rijk € 5 miljoen ten behoeve van watercompensatie toegezegd. Er wordt in 2026 een check bij het Rijk gedaan of het volledig bedrag van € 5 miljoen ten laste mag komen voor de Transformatorweg en de Basisweg.
De Vervoerregio Amsterdam draagt € 25,65 miljoen bij. In de Voorjaarsnota 2023 is ten behoeve van het project binnen het investeringsstelsel Openbare Ruimte & Mobiliteit (ORM) € 21,16 miljoen opgenomen. Daarnaast is er in het Vereveningfonds (in het kader van gebiedsontwikkeling van Sloterdijk 1 Zuid en Sloterdijk Centrum) een reservering opgenomen van € 15,53 miljoen.

Hiermee is het benodigde uitvoeringskrediet voor het project € 91,7 miljoen volledig gedekt. De totale dekking is als volgt opgebouwd:

Tabel 1 dekkingsbronnen

Dekkingsbron	(Miljoen €)
MIRT/Novex gelden busbaan en busstation	21,52
Ministerie VH en RO Watergang	5,0

Vervoerregio Amsterdam	25,65
G&O vereveningsfonds	15,53
V&OR Investeringsstelsel ORM	21,16
Programma stadsverbetering	3,45
Groengelden	0,9
Totaal	**93,2**

Scope
Er zijn enkele onderdelen die wel in het ontwerp zijn opgenomen, omdat er een integraal ontwerp is opgesteld, maar waarvoor nog geen krediet is aangevraagd. Dit zijn de Passerelle, trappen en liften op het Piarcoplein. Hiervoor is nog nadere afstemming nodig met de spoorse partijen (NS en ProRail).

Vervolg en planning
Het project zal in fasen worden uitgevoerd, waarbij gestart wordt met de aansluiting A-10 / Basisweg. Aansluitend zal de Transformatorweg worden aangelegd. En deels parallel zullen de andere onderdelen wordt gerealiseerd. Er wordt gebruikt gemaakt van raamovereenkomsten waaronder SOK. Hierdoor kan er snel gestart worden met de uitvoering. Voor sommige onderdelen kan gebruik gemaakt worden van andere contractvormen zoals UAV-GC. Omdat het project in fasen en deeltrajecten wordt gerealiseerd zijn er mogelijk meerdere gunningsmomenten.

- Start uitvoering Q3 2026
- Bouwtijd circa 3 jaar

Conclusie:
De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking)

Geheimhouding
n.v.t.

Welke stukken treft u aan?

Registratienr.	**Naam**
< *automatisch* >	< *Bestandsnaam* >
< *automatisch* >	< *Bestandsnaam* >

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)
Patrick Tramper, 06 5754 6747, p.tramper@amsterdam.nl (AOG)
Rohan Ketzer, 06 3868 7079, r.ketzer@amsterdam.nl (PM)

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar/geheim (indien geheim, vul dan ook onderstaande gegevens in)
2	Wie legt geheimhouding op?	Burgemeester/ college van B en W/ DB stadsdeel/ de gemeenteraad (let op dat er een beslispunt geheimhouding in de voordracht zit)
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	N.v.t.
4	Einddatum	- [Tot een bepaalde datum - Tot een bepaald moment (vul dan hieronder de uiterlijke datum in) - Voor onbepaalde tijd]
5	Uiterlijke einddatum	[Indien er geen specifieke einddatum kan worden genoemd, hier een uiterlijke einddatum invullen]
6	Grondslag	[Vul hier het Woo-artikel in op grond waarvan dit stuk niet openbaar is]
7	Motivatie	[Leg in gewone taal uit waarom dit stuk geheim of vertrouwelijk is. Wat gaat er mis als deze informatie openbaar wordt? Indien voor onbepaalde tijd, motiveer de lengte van de opgelegde geheimhouding]