Gemeente Amsterdam

HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station

Publiekssamenvatting

Nota van Uitgangspunten

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



Publiekssamenvatting

4 Inleiding
6 Het tracé
8 Wat verandert er in de openbare ruimte?
14 Overige ingrepen op het tracé
15 Planning, vervolg en context


CITARO
Bus of the Year 2007

Inleiding

Wat omvat het project HOV-bus Sloterdijk | Centraal Station?

De Nota van Uitgangspunten (NvU) HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station is een plan voor een nieuwe Hoogwaardig Openbaar Vervoerbusverbinding (HOV-bus) tussen Amsterdam Sloterdijk en het Centraal Station. Een HOV-bus is een betrouwbare en snelle elektrische bus die vaker rijdt en daardoor meer mensen kan vervoeren. Deze verbinding is nodig voor de nieuwe bewoners en bedrijven in Haven-Stad. Onderdeel van het project is ook een herinrichting van de Transformatorweg, die klimaatadaptief wordt ingericht met een parkstrook en water, dat noodzakelijk is om woningbouw in de omgeving op korte termijn mogelijk te maken. Met de HOV-bus verbetert ook de bereikbaarheid voor de bestaande buurten; Spaarndammerbuurt, Houthaven en Zeeheldenbuurt naar zowel het Centraal Station als station Sloterdijk.

In dit document vindt u de belangrijkste maatregelen en ingrepen in de openbare ruimte die wij nemen om de komst van de HOV-bus en de herinrichting van het Piarcoplein en de Transformatorweg mogelijk te maken. Op de projectpagina www.amsterdam.nl/hovhavenstad vindt u de volledige NvU, die is vrijgegeven door het College van B en W. Tussen 18 april en 30 mei is het mogelijk om uw schriftelijke reactie te geven op de NvU. is het mogelijk om uw schriftelijke reactie te geven op de NvU. Deze reacties worden verwerkt in een Nota van Beantwoording. Naar aanleiding van reacties worden eventuele wijzigingen verwerkt in de definitieve NvU. De gemeenteraad stelt de definitieve NvU vast.

Wat is een Nota van Uitgangspunten?
In een Nota van Uitangspunten (NvU) beschrijven we de huidige situatie, welke doelen we willen bereiken, welke ideeën we daar nu bij hebben en op basis van welke uitgangspunten we dat willen realiseren. Zo werken we op een eenduidige, transparantie en consistente manier aan de realisatie van het project.
Een NvU wordt openbaar door vaststelling in het College van B en W. Nadat de NvU ook is vastgesteld door de gemeenteraad, worden schetsontwerpen verder uitgewerkt. De NvU is gedurende het hele project de basis van alles wat we doen.

Waarom deze nieuwe buslijn?

In het noordwesten van Amsterdam is er de ambitie om woon-werkwijken te bouwen waarmee de stad tot zo'n 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen wordt uitgebreid.

De transformatie van de huidige bedrijventerreinen naar gemengde hoogstedelijke woon/werkgebieden gebeurt op een duurzame en toekomstbestendige wijze. En dat geldt ook voor de bereikbaarheid en mobiliteit. Hierin speelt OV een belangrijk rol.





Wat gaat er veranderen?

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 de haltes. Dit betekent dat de bus waar mogelijk een vrije baan heeft en/of dat er met prioriteit kan worden weggereden bij kruispunten en/of met een voorstart.
De belangrijkste voorgestelde ingrepen in de openbare ruimte zijn:

- verkorten van de reistijd door aanlanding op het Piarcoplein waardoor een herinrichting noodzakelijk is van het plein;
- aanpassing van het kruispunt A10 Basisweg/Transformatorweg;
- herinrichting Transformatorweg met op termijn vrije busstroken;
- realisatie vrije busbaan noordzijde Spaarndammertunnel;
- optimalisatie profiel bij het Centraal Station door het inrichten van een vrije busstrook richting het kruispunt met de Westertoegang.

Herinrichtingen Piarcoplein en Transformatorweg
Met de herinrichting worden het Piarcoplein en Transformatorweg meer aantrekkelijk, leefbaar en duurzaam ingericht ten behoeve van de ontwikkeling van de omliggende buurten en gebruikers.
Het Piarcoplein wordt getransformeerd naar een modern, groen en uitnodigend plein met een busstation en mobiliteitshub.
De Transformatorweg wordt duurzaam en klimaatadaptief ingericht. Met het toevoegen van meer groen en water, draagt dit bij aan een prettig woon- en werkmilieu van de verkeersluwe deelgebieden van Haven-Stad aan weerszijden van de weg. 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.

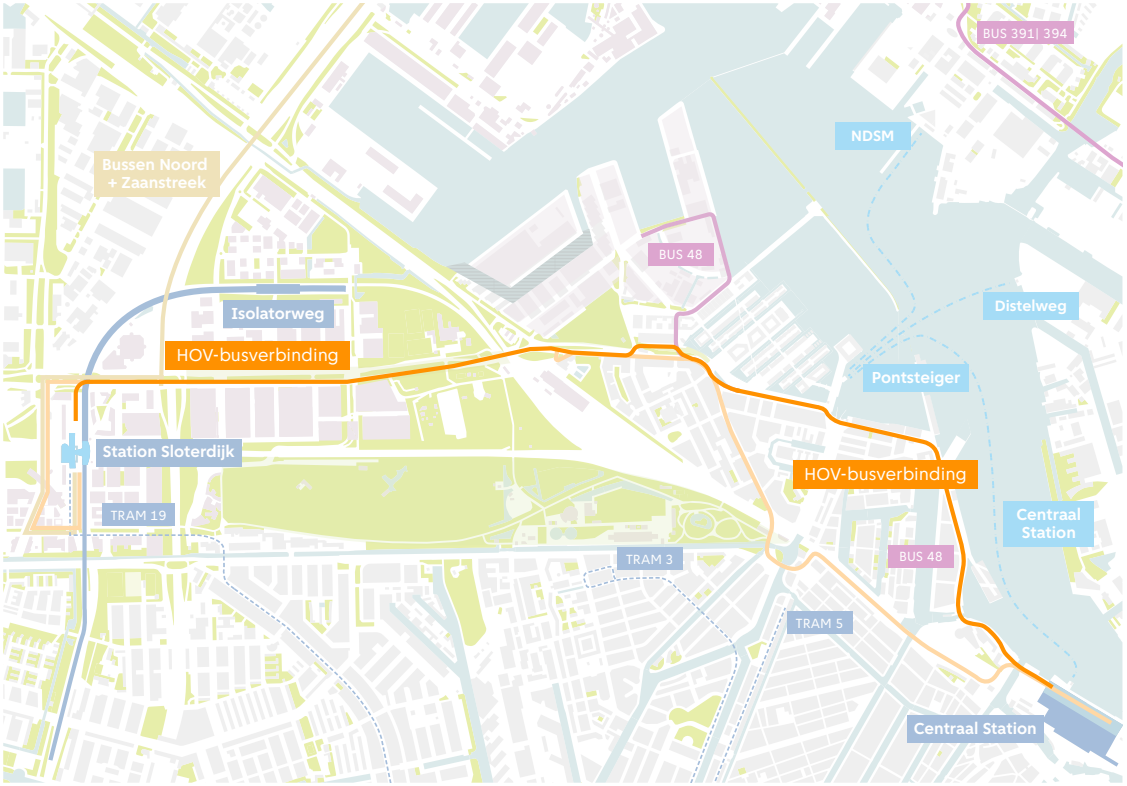
Boven: de Park + Ride-voorziening op het huidige Piarcoplein.

Onder: kruising Transformatorweg - Kabelweg.

Het tracé

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 volgt zoveel mogelijk de hoofdinfrastructuur (plusnet of 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).

Beoogd tracé HOV-bus station Sloterdijk | Centraal Station



De route die via de Van Diemenstraat naar het Centraal Station gaat, heeft de voorkeur vanwege de volgende overwegingen:

- Snel: dit is de snelste en kortste route naar het Centraal Station.
- Betrouwbaar: deze route leidt tot het minste risico op opstopping.
- Vervoerwaarde: op deze route stappen de meeste reizigers in en uit.
- Mogelijkheid meer haltes: deze route maakt haltes mogelijk bij de kop van de Spaarndammerbuurt en de Houtmankade. Zo blijft de Houthaven goed bereikbaar en is aansluiting mogelijk op de Pontsteiger en daarmee de pontverbindingen naar Noord.
- Deze route volgt, conform het uitgangspunt voor een HOV-lijn, zoveel mogelijk de hoofdinfrastructuur (plusnet of corridor auto).

Onderzochte alternatieven

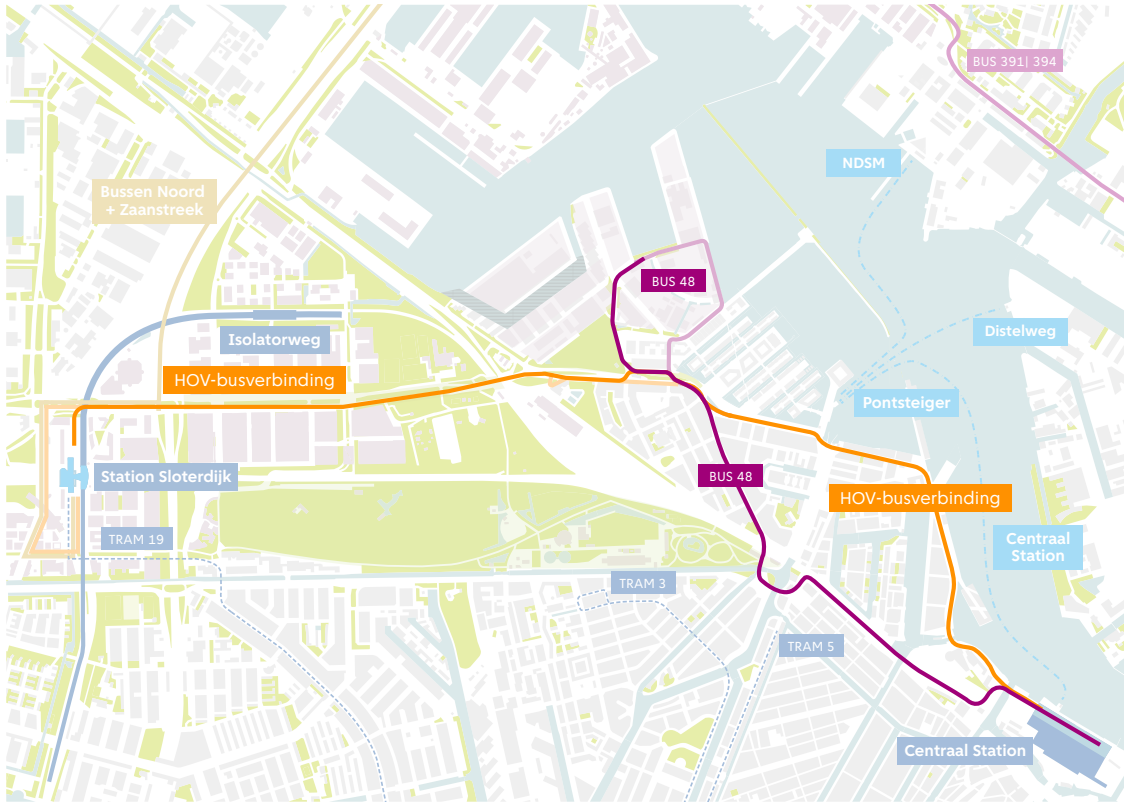
In eerdere beleidsdocumenten (bijvoorbeeld Ontwikkelstrategie Haven-Stad en het Mobiliteitsplan Haven-Stad) is de ideale route voor de HOV-bus opgenomen: Station Sloterdijk – Basisweg – Transformatorweg – Spaarndammerdijk – Tasmanstraat – Van Diemenstraat – Westerdoksdijk – Centraal Station.
Voor deze NvU zijn verschillende routevarianten onderzocht.

Via het Haarlemmerplein
We hebben gekeken naar routes via de Spaarndammerstraat en/of Houtmankade en vervolgens via het Haarlemmerplein naar Centraal Station.

Via de Spaarndammertunnel
Ook is onderzocht of de HOV-bus door de Spaarndammertunnel kan rijden. Vanuit de techniek en veiligheid is dit mogelijk. Om verschillende redenen heeft dit echter niet de voorkeur, vanwege de volgende overwegingen:

- Een belangrijk nadeel is dat halteren van de HOV-bus aan beide zijden van de Spaarndammertunnel langs de S101 niet mogelijk is. Dit maakt zowel de Spaarndammerbuurt als Houthaven minder goed bereikbaar dan in de huidige situatie.
- Bij deze variant is er geen overstap mogelijk op de toekomstige tramlijn 5 en is er geen goede aansluiting op de pontverbinding naar Noord.

Bij toename van het aantal reizigers bestaat de mogelijkheid dat de HOV-bus in de toekomst wel gedeeltelijk door de Spaarndammer-tunnel gaat rijden.



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

Ventweg Spaarndammerdijk
De huidige buslijn 22 volgt de ventweg Spaarndammerdijk vanaf het kruispunt met de Nieuwe Hemweg tot en met de Tasmanstraat. Door de huidige inrichting van het kruispunt Transformatorweg / Nieuwe Hemweg is dit deel minder geschikt voor een HOV-bus. Deze moet een scherpe slinger maken om op de ventweg te komen en de verkeerslichten en inparkerende auto's leiden tot onveilige situaties. De voorkeur is daarom dat de HOV-bus de hoofdrijbaan gebruikt.

Wat verandert er in de openbare ruimte?

Herinrichting Piarcoplein

Voor de aanlandplek (begin- en eindstation) van de HOV-bus is ruimte nodig. Ruimte voor in- en uitstaphaltes, bufferplaatsen en elektrische oplaadpunten. Het huidige busstation bij Sloterdijk, op het Carrascoplein, heeft te weinig capaciteit voor nieuwe buslijnen.

Op het nabij gelegen Piarcoplein kan deze ruimte wel gemaakt worden. Bovendien is sprake van een rijtijdwinst vanaf het Piarcoplein en is het nieuwe busstation niet alleen geschikt voor de HOV-bus naar CS, maar ook voor toekomstige buslijnen. Het belangrijkste nadeel is dat de loopafstand voor overstappers van de HOV-bus naar bus en tram en vice versa toe neemt.
Naast ingrepen om de aanlandplek voor de HOV-bus mogelijk te maken, wordt de herinrichting ook aangegrepen om de verblijfs-kwaliteit van het Piarcoplein te verbeteren. Dit doen we door het toevoegen van groen en meer ruimte voor de fiets en deelvervoer.

Hieronder vindt u een deel van de uitgangspunten voor de herinrichting van het Piarcoplein. In de NvU vindt u een meer uitgebreid overzicht.

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 meer dan 3 minuten rijtijdwinst ten opzichte van halteren op het bestaande busstation Carrascoplein. ▪ Uitgangspunt is dat er gereden wordt 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.

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. ▪ 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. ▪ Uitgangspunt is dat voor de komst van het busstation de bewegwijzering in en rondom het station wordt aangepast.

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



Voorbeeld ontwerpverkenning Piarcoplein.

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 ook ruimte voor fietsparkeren en voor verschillende vormen van deelmobiliteit (auto, scooter en fiets). 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). Uitgangspunt voor nu is dat P+R in ieder geval behouden blijft, conform de actualisatie van het P+R-beleid in 2021.

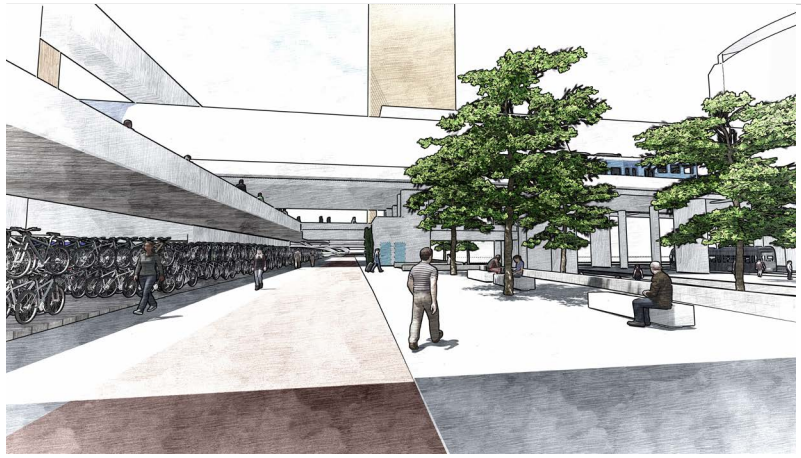
Internationale buslijndiensten

▪ Uitgangspunt is met het oog op toekomstvastheid en flexibiliteit dat het busstation Piarcoplein bestaat uit 2 instaphaltes en 6 buffer-plaatsen waar uitstappen en opladen gecombineerd kan worden. De routering en haltes van de internationale lijnen is zo gekozen dat de HOV-bus hier geen hinder of vertraging van ondervindt.

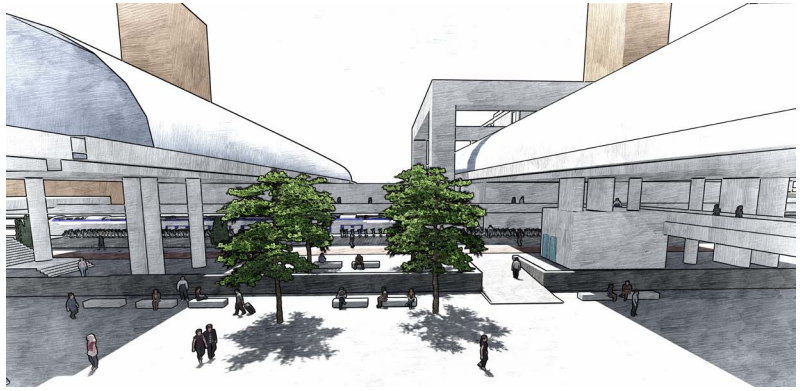
Toegang Basisweg en kruispunt La Guardiaweg

▪ Het uitgangspunt is dat het busstation Piarcoplein een directe aansluiting op de Basisweg krijgt voor zowel de HOV-bus als de internationale lijndiensten. Zonder deze aansluiting moeten bussen ver om rijden 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. ▪ De noordelijke bushalte La Guardiaweg (beide richtingen) wordt door de HOV bus niet bediend in verband met de directe nabijheid van nieuwe haltes op het Piarcoplein.

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



Passarelle met daaronder overdekt fietsparkeren a niveau fietspad.



Bomen op entreeplein.

Herinrichting Transformatorweg

De Transformatorweg is in de loop van tijd verzakt. Ook is er de afgelopen jaren te weinig aandacht geweest voor de waterhuishouding. Het grondwater is daarom in het hele gebied (onhoudbaar) hoog. Hierdoor is er weinig en steeds wisselende groeiruimte voor het wortelpakket van de bomen. Dit is slecht voor de gezondheid en levensverwachting van de huidige bomen. Het gebied is niet klimaatbestendig en dus ook niet waterveilig. Met een ophoging en herinrichting van het gebied en aanleg van een watergang wordt de grondwaterstand gecorrigeerd en woningbouw mogelijk gemaakt.

Nieuwe parkstrook met water

De transformatorweg ligt tussen de huidige bedrijventerreinen Sloterdijk I zuid en I noord in die worden getransformeerd naar wonen/werken met een nieuwe naam Contactbuurt en Isolatorbuurt. Deze weg is nu zeer functioneel ingericht voor het huidige gebruik en verkeersafwikkeling. Het is voornamelijk een gebied voor passanten en weggebruikers en is niet van de ruimtelijke kwaliteit die bij het toekomstige gebruik past. Daarom moet de Transformatorweg opnieuw ingericht worden met als doel het creëren van een parkstrook met meer ruimte voor langzaam verkeer en (hoogwaardig) openbaar vervoer.

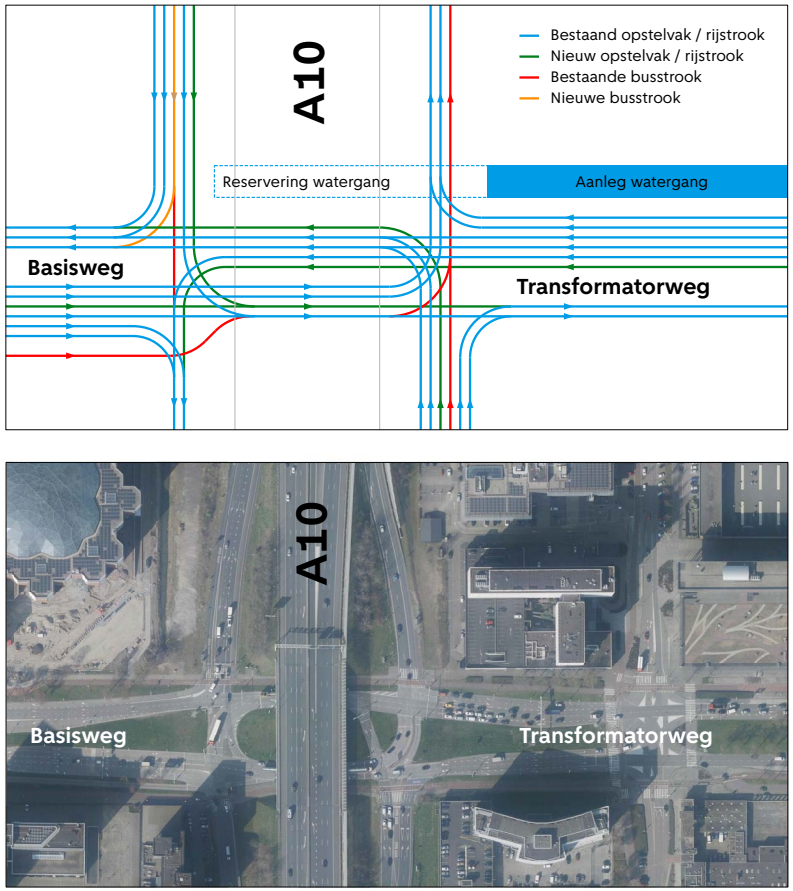


Beeld heringerichte Transformatorweg met watergang.

Doorstroming
Om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, veranderen we de situatie rondom de op-/afrit S102 van de A10. Zo liggen er in de nieuwe situatie onder het viaduct met de A10 in totaal negen rijstroken (dat zijn er nu zes).
Ook worden de kruispunten compacter gemaakt om ruimte te maken voor de watergang.

Hieronder vindt u een deel van de uitgangspunten voor de herinrichting van de Transformatorweg. In de NvU vindt u een meer uitgebreid overzicht.

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. ▪ De watergang en een parkstrook dat landschappelijk is ingericht zijn 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.



Extra opstelvakken kruispunt A10.

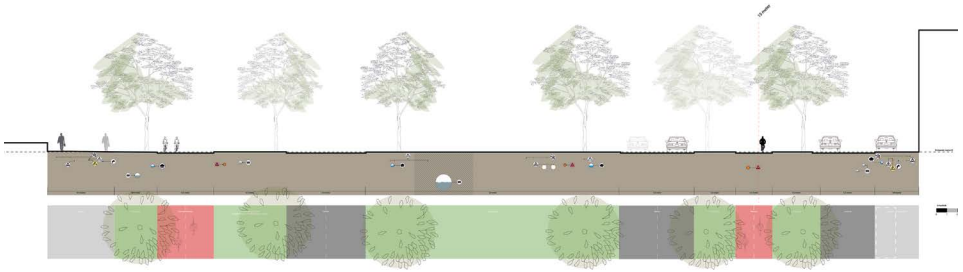
Watergang Transformatorweg
▪ In verband met het verlagen van de grondwaterstand voor de toekomstige bebouwing in heel Sloterdijk I is een watergang (feitelijk een sloot met natuurlijke oeverranden) in de Transformatorweg noodzakelijk. Naast dat de watergang bijdraagt aan de klimaatadaptatie, speelt de 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 o.a. een rioolpersleiding die niet verplaatst kan worden. ▪ De realisatie van de watergang is gekoppeld aan het moment dat de woningbouw start in De Contactbuurt, naar verwachting is dit eind 2024. De watergang heeft daarbij de volgende functies: o Grondwaterbeheersing, waaronder ontwateringsdiepte 90 cm o Watercompensatie om de verhardingstoename compenseren o Hemelwater/rainproof inrichting van het gebied o Waterafvoer en waterkwaliteit door aansluiting open water o Ruimtelijke- en verblijfskwaliteit door water toegankelijk te maken

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 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 bomen in de middenberm en langs de Transformatorweg niet blijven staan. Voor alle bomen geldt dat in de volgende projectfase de kwaliteit wordt onderzocht en dat een boomeffect analyse wordt opgesteld. 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 nieuwe bomen in het woon-werkgebied De Contactbuurt.

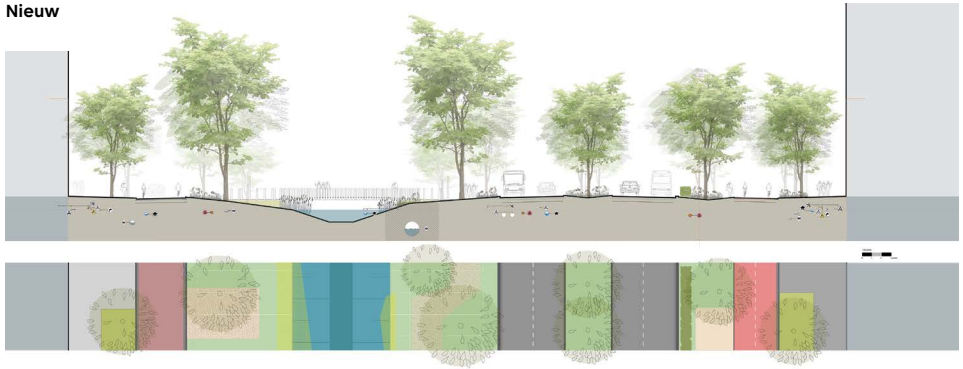
Ondergrond
▪ De Transformatorweg heeft een belangrijke functie voor ondergrondse infra. Zo liggen er grote transportleidingen die cruciaal zijn voor Amsterdam zoals hogedruk gas-, rioolpersen hoogspanningleidingen.

De schetsontwerpen hieronder geven een beeld van hoe een klimaatadaptieve inrichting van de Transformatorweg eruit zou kunnen zien.

Huidig



Nieuw



Huidig versus nieuw profiel Transformatorweg.



Impressie nieuwe inrichting Transformatorweg met bebouwing Contactbuurt.

Overige ingrepen op het tracé

Kruising Transformatorweg/Nieuwe Hemweg

De huidige busroute van lijn 22 gaat via de ventweg van de Spaarndammerdijk. De HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station rijdt op de hoofdrijbaan van de S102 tot aan het kruispunt met de Archangelweg (voor de ingang van de Spaarndammertunnel). Hier rijdt de HOV-bus via een nieuwe busbaan tussen Archangelweg en Houthavenweg naar de kop van de Spaarndammerstraat. Hiervoor zijn de volgende aanpassingen nodig:

- Een nieuwe HOV-halte op de hoofdrijbaan van de S102 ter hoogte van de Zaanstraat. Deze vervangt dan de huidige bushalte voor lijn 22 op de ventweg van de Spaarndammerdijk.
- Een aansluiting voor de nieuwe busbaan tussen de Houthavenweg en de Spaarndammerdijk.
- Uitgangspunt voor deze halte is een zo optimaal mogelijke landschappelijke inpassing. Voor het meer centrum stedelijke karakter van deze 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.

Kruispunt Spaarndammertunnel/Houtmankade en Van Diemenstraat

- De huidige haltes In de buurt van dit kruispunt worden HOV-haltes voor een goede aansluiting op de Pontsteigerveer van en naar Amsterdam Noord.
- De huidige halte in de buurt van het Barentszplein wordt een HOV-halte.
- In de Van Diemenstraat rijdt de HOV-bus mee met het verkeer.

Aanlanding Centraal Station

De HOV-bus zal aanlanden op het busplatform van het Centraal Station.

- Om doorstroming te bevorderen komt er een vrije busstrook vanaf de boog bij de Kamer van Koophandel richting het kruispunt met de Westertoegang. Na het kruispunt sluit de busstrook aan op de route richting het busplatform van Centraal Station.
- Om ruimte te maken voor de vrije busstrook wordt de fietsoversteekplaats bij brug 147 (Westertoegang) verplaatst van de oostzijde van de brug naar de westzijde en samengevoegd met het bestaande zebrapad. Met het vervallen van de fietsoversteekplaats direct ten oosten van het kruispunt, ontstaat er ruimte voor de busstrook.

Toekomstige ontwikkelingen metro & tram en aansluiting op de HOV-bus

Naar verwachting is rond 2033 de metroringlijn verlengd van halte Isolatorweg naar halte Hemknoop. Uitgangspunt is dat de locaties van de HOV-haltes Zaanstraat en Spaarndammerdijk zo goed mogelijk aansluiten bij een overstap op de metro. De verwachting is dat rond die periode ook tramlijn 5 is doorgetrokken naar de Minervahaven (tramlijn 5 gaat nu tot Zoutkeetsgracht). Deze tram zou gebruik kunnen maken van de vrije busbaan die de Houthavenweg met de Archangelweg verbindt. We onderzoeken de komende periode welke locatie in de omgeving van de Archangelweg het meest geschikt is voor een veilige en snelle overstap tussen HOV-bus en tram.

Planning, vervolg en context

Planning en fasering

Vanwege de 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 eind 2024 met de eerste woningen wordt gestart.

Kosten en risico's

Met het gehele project HOV-bus Sloterdijk – Centraal Station is een investering van €90 miljoen gemoeid (prijspeil 2024). Hiermee investeren we in het geschikt maken van de route voor de HOV-bus en de aanleg van HOV-haltes en de herinrichtingen van de Transformatorweg en het Piarcoplein.
De gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en het Rijk dragen bij aan de financiering van het project.
Belangrijke risico's voor het project zijn prijsstijgingen en de afhankelijkheid van de planning van de woningbouw in met name de Contactbuurt.

Raakvlakprojecten

De beoogde HOV-bus verbindt 4 deelgebieden van Haven-Stad (bijvoorbeeld Sloterdijk Stationskwartier en de Contactbuurt) met de bestaande stad.

Gebiedsontwikkeling Contactbuurt
In de planning van de HOV-bus is er een directe relatie met de start van de woningbouw in de Contactbuurt. Om woningbouw mogelijk te maken op de Transformatorweg een goede waterhuishouding en nieuwe watergangen worden gemaakt. Dit betekent dat er conform de huidige planning van de Contactbuurt eind 2024 een uitvoeringsbesluit moet zijn genomen voor de HOV-verbinding en herinrichting van de Transformatorweg.

Gebiedsontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier
Sloterdijk Stationskwartier ligt in 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 verandert van een gebied met kantoren naar een gemengd woon- en werkgebied. Nu wonen er al ongeveer 900 mensen en de verwachting is dat het in de komende 20 jaar groeit naar maximaal 15.000 bewoners.

Optimalisatie Openbare Ruimte Van Diemenstraat
Het profiel van de Van Diemenstraat komt uit de jaren 1960 en de straat is een belangrijke route in het auto- en fietsnetwerk van de stad. De ontwikkeling van Haven-Stad, de Houthaven en de NDSM-werf zorgen voor extra auto-, fiets- en voetgangersbewegingen over de Van Diemenstraat.
Deze 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 moeten aanpassingen plaatsvinden die de oversteekbaarheid veiliger maken.
Maatregelen aan de Van Diemenstraat dienen effectief en geschikt te zijn voor de doorstroming van de (toekomstige) HOV-bus.

Participatie en inspraak

In de afgelopen periode zijn twee bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en ondernemers. Tijdens deze bijeenkomsten zijn betrokkenen geraadpleegd over de uitgangspunten voor de beoogde route.

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.
De uitkomsten van de bijeenkomsten en reacties van bewoners en ondernemers waren overwegend positief en zijn verwerkt in deze NvU.

Vervolg

Deze NvU is onderdeel van het besluitvormingsproces, 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 NvU. 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. Uitvoering start naar verwachting in 2025.

Bronnen

Amsterdam verbonden (2023), Amsterdams akkoord (2022-2026), Integraal Raamwerk Haven-Stad (2021), Structuurvisie 2040 Amsterdam is Omgevingsvisie 2050 (2021), Mobiliteitsstrategie Haven-Stad (2020), Ontwikkelstrategie Haven-Stad (2017), MER Haven-Stad (2017), Investeringsnota Sloterdijk Centrum (2021), Investeringsnota Sloterdijk 1 Zuid (2019), Strategienota Transformatie Sloterdijk 1 (2016), Koers 2025: Ruimte voor de stad (2017), Voorlopig ontwerp openbare ruimte Sloterdijk 1 Zuid (2022), Agenda Autoluw (jaartal), 30 km/u in de stad (2021), Uitvoeringsprogramma 30 km/u in de stad (2023), Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), Amsterdamse P+R maatregelen (actualisatie, 2021), Hubsvisie Amsterdam (2021), Agenda Touringcar (2020), Investeringsagenda OV Tweede tranche (Vervoerregio Amsterdam, jaartal) en de Strategische verkenning Basisweg – Transformatorweg (2022).


RNET

