Gemeente Amsterdam

Kruising Westelijk ontsluiting Buiksloterham - Klaprozenweg

Aan	Stuurgroep Mobiliteitsplan Noord
Van	Ewout Urbach, Projectmanagementbureau , 06 1872 9251, e.urbach@amsterdam.nl
Kopie aan	Erik Bakker, projectmanager HOV ZaanIJ
Datum	donderdag 7 november 2024

Inleiding

Op 11 juli 2024 is in de stuurgroep Mobiliteitsplan Noord het procesvoorstel besproken om te komen tot een besluit over de planning en de wijze van uitvoering van het raakvlak tussen de projecten Westelijke ontsluiting Buiksloterham (WOB) en de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding Zaan-IJ (HOV ZaanIJ) en hun onderliggende doelstellingen. Het proces is met alle belanghebbenden doorlopen en de resultaten worden in deze notitie verder toegelicht.

Gevraagde beslissing:

1) *Kennis te nemen van de uitkomsten van de twee werksessies over het realiseren van een nieuw te realiseren aansluiting van de WOB op de Klaprozenweg;*

2) *In te stemmen met het aanbrengen van een fasering in de aansluiting van de WOB op de Klaprozenweg bestaande uit:*

   a) *Het in 2028 realiseren van een aansluiting van de WOB op de Klaprozenweg bestaande uit het aansluiten van de zuidelijke rijbaan via 2 rechtsaffers, een geregelde oversteek over de Klaprozenweg voor voetgangers en fietsers en het realiseren van een aansluiting vanuit de WOB op de noordelijke rijbaan van de Klaprozenweg exclusief voor bouwverkeer;*

   b) *Het in 2032 aansluiten van de Klaprozenbuurt op de Klaprozenweg, waarbij de aansluiting voor wat betreft de gebiedsontwikkeling in definitieve vorm wordt aangelegd.*

3) *Kennisnemen van het vervolgproces en verantwoordelijkheden*

Ad 1. Uitkomsten van de twee werksessies

Op 10 en 30 september 2024 hebben conform het procesvoorstel twee werksessies plaatsgevonden over de aansluiting van de WOB op de Klaprozenweg. Hierbij waren vertegenwoordigers vanuit GO Noord (projectgebieden Buiksloterham en Klaprozenbuurt), V&OR, mobiliteitsprogramma Noord, HOV ZaanIJ, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Zaandam aanwezig.

Vanuit het projectteam van Buiksloterham is bij het eerdere ontwerp van de aansluiting zoals opgenomen in het Herzien Investeringsbesluit Buiksloterham (HIB BSH) uitgegaan van een oplossing, die zowel voor de bouwfase als voor de periode daarna geschikt zou zijn. Deze oplossing bestaat uit een kruising waarbij voor wegverkeer alle afslagbewegingen mogelijk zijn. Tijdens de eerste werksessie op 10 september is geconcludeerd dat de fasering in de gebiedsontwikkeling mogelijk een kans biedt om de realisatie van HOV ZaanIJ en de aansluiting van Buiksloterham en Klaprozenbuurt op de Klaprozenweg goed op elkaar te laten aansluiten. Naar aanleiding van deze kans zijn in deze eerste sessie zijn vier potentiële varianten benoemd:

1) Twee rechtsaffers: Aansluiting bestaande uit rechtsaffers: vanaf Klaprozenweg rechtsaf WOB op en vanuit WOB rechtsaf klaprozenweg op. Hierdoor ter plaatse van WOB geen kruising van autoverkeer met busbaan. Bestaande (ongeregelde) oversteek fietsers en voetgangers blijft behouden. Verwachting is dat deze variant leidt tot overbelasting kruising Ridderspoorweg-Klaprozenweg en/of grote verkeerstoename autoverkeer vanuit Buiksloterham richting kruising Johan van Hasseltweg-Nieuwe Leeuwarderweg. Van deze variant zijn geen doorrekeningen met VMA beschikbaar.
2) Vergroten kruispunt Ridderspoorweg-Klaprozenweg-Floraweg: Aanpassing van de kruising Ridderspoorweg – Klaprozenweg: in theorie is het mogelijk om via een extra opstelstrook de capaciteit van deze kruising voor wegverkeer vanuit Buiksloterham te vergroten. Consequentie van deze aanpassing is dat de ruimte voor andere modaliteiten (voetganger en fietser) minimaal wordt. Ook geldt dat hiermee de robuustheid van de ontsluiting van Buiksloterham veel beperkter is dan wanneer er voor de realisatie van een extra ontsluiting wordt gekozen.
3) Volledig kruispunt conform ontwerp HIB BSH: een volledig kruispunt vrij voor alle gebruik; realiseren van een volledig kruispunt dat bij oplevering in 2028 direct wordt opengesteld voor alle gebruikers/modaliteiten;
4) Ingroei-model: het in twee fasen toewerken naar de realisatie van een volledig kruispunt; realiseren van een volledig kruispunt die in eerste instantie enkel open wordt gezet voor bouwverkeer en waarbij de intensiteit van het kruispunt wordt gemonitord.

In de tweede werksessie op 30 september is kwalitatief gekeken naar deze vier verschillende varianten, waarbij is geconcludeerd dat de eerste twee varianten niet opportuun zijn.

Voor - variant 1: twee rechtsaffers - geldt dat slechts twee rechtsaffers het knelpunt bij de Ridderspoorweg/Klaprozenweg niet verder ontlast. Het kruispunt Ridderspoorweg-Klaprozenweg-Floraweg is in het mobiliteitsplan aangeduid als een knelpunt. Door enkel twee rechtsaffers te realiseren ter hoogte van de WOB wordt het verkeer juist dieper Noord in gedirigeerd, waar naast dit kruispunt nog meerdere knelpunten zijn. Het is dus een variant die de busbaan op dit punt ontlast, maar op andere locaties tot extra knelpunten leidt. Het is goed mogelijk dat ook het busverkeer wegens knelpunten bij andere kruisingen ook hinder ondervindt.

Voor - variant 2: kruispunt Ridderspoorweg-Klaprozenweg-Floraweg - geldt dat er onvoldoende ruimte is om de benodigde aanpassingen te doen aan het bestaande kruispunt.

Variant 3: volledig kruispunt en variant 4: ingroeimodel zijn vergelijkbare varianten met een verschil in fasering. Tijdens de tweede sessie is nog kritischer gekeken naar de wijze van faseren. Er zijn twee wijzen van faseren denkbaar.

1) Het volledige kruispunt conform ontwerp HIB BSH direct realiseren en de linksaf mogelijkheid vanaf de noordelijke rijbaan BSH in, afzetten met barriers. Deze linksaf beweging kan dan op een later moment worden opengezet, of
2) Een deel van het kruispunt realiseren - dat wil zeggen – twee rechtsaffers en een linksaf vanuit BSH naar de noordelijke rijbaan om bouwverkeer de mogelijkheid te geven via de S118 de snelweg op te rijden.

Deze twee wijzen van faseren zijn in de laatste werksessie van 30 september uitvoerig besproken. Uit het gesprek kwam naar voren dat door de latere ontwikkelingen in de Klaprozenbuurt en met name de aanpassingen waarvoor een deel van het terrein van Tennet noodzakelijk is, de inrichting van een volledig kruispunt in 2028 lastig maakt. Daarnaast werd het risico gesignaleerd dat barriers mogelijk onvoldoende zijn om automobilisten de linksaf mogelijkheid te ontzeggen. Om dit laatste risico te beheersen, kan beter gekozen worden voor het slechts inrichten van een deel van het kruispunt. Waardoor de linksaf mogelijkheid überhaupt niet wordt geboden.

FASE 2028-2032

Ad. 2a. Het in 2028 realiseren van een aansluiting van de WOB op de Klaprozenweg bestaande uit het aansluiten van de zuidelijke rijbaan via 2 rechtsaffers, een geregelde oversteek over de Klaprozenweg voor voetgangers en fietsers en het realiseren van een aansluiting vanuit de WOB op de noordelijke rijbaan van de Klaprozenweg exclusief voor bouwverkeer
Voor de bereikbaarheid van Buiksloterham ten tijde van de bouwontwikkelingen van de kavels en het veilig kunnen afwikkelen van dit bouwverkeer is het nodig om in 2028 een nieuwe aansluiting op de Klaprozenweg te realiseren. Door een kruispunt te realiseren zoals hieronder in de afbeelding zichtbaar is, wordt invulling gegeven aan de belangen van de gebiedsontwikkeling en rekening gehouden met de belangen vanuit de doelstellingen voor het OV. Deze fase wordt gerealiseerd door gebiedsontwikkeling Buiksloterham.

Door linksaf vanaf de noordelijke rijbaan Buiksloterham in onmogelijk te maken, zal er geen autoverkeer de busbaan kruisen, wat gunstig is voor de doorstroming van het OV. Aanvullend op deze inrichting is het vanuit de gebiedsontwikkeling mogelijk om restricties op te leggen aan het bouwverkeer voor de kavels in Buiksloterham. In het BLVC-kader kunnen venstertijden worden opgenomen, om te voorkomen dat bouwverkeer de busbaan kruist tijdens de spits. Door deze toevoeging, zal de overlast voor het OV tot een minimum beperkt worden. Risico blijft altijd bestaan dat verkeer zich onvoorspelbaar gaat gedragen. Er zal gemonitord worden of dit plaats gaat vinden en of het gevaarlijke situaties met zich mee brengt. Dan kan hier vervolgens actie op worden ondernomen. Het bouwtempo is niet te voorspellen, de verwachting is dat de toename van verkeer zich langzaam zal gaan ontwikkelen parallel aan de nieuwe ontwikkelingen.

Daarnaast is ook verder gekeken naar kruisingen op de Klaprozenweg die negatief effect hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer. Kruisingen die liggen tussen het nieuw aan te

leggen kruispunt en het kruispunt Ridderspoorweg-Klaprozenweg-Floraweg. Zo is er een fietsoversteek ter hoogte van de Draaierweg. Om de doorstroming van het openbaar vervoer goed te kunnen faciliteren is het noodzakelijk om ook de oversteek bij de Draaierweg te beschouwen en middels VRI te regelen. Dit kan op een later tijdstip en separaat nog met de VRA besproken worden. Voorkomen van extra vertraging van bus en een veilige situatie zijn uitgangspunten.

FASE na 2032

Ad. 2b. Het in 2032 aansluiten van de Klaprozenbuurt op de Klaprozenweg, waarbij de aansluiting voor wat betreft de gebiedsontwikkeling in definitieve vorm wordt aangelegd.
Ten noorden van de Klaprozenweg wordt het gebied Klaprozenbuurt ontwikkeld. Onderdeel van deze ontwikkeling is de herontwikkeling van het zuidelijk deel van Tennet. Een deel van dit terrein is nodig voor het realiseren van nieuwe aansluiting waarmee de Klaprozenbuurt en de Buiksloterdijk op de Klaprozenweg wordt aangesloten.

De planning van Tennet is dat het terrein in 2031 beschikbaar komt. Op dat moment is de aanleg van de nieuwe ontsluiting van de klaprozenbuurt noodzakelijk omdat de nu nog aanwezige route via de Metaalbewerkerweg dan komt te vervallen. Het realiseren van deze aansluiting kan gebruikt worden om de aansluiting van WOB-Klaprozenweg in zijn definitieve vorm aan te leggen. Initiatief en uitwerking ligt volledig bij gebiedsontwikkeling Klaprozenbuurt.

Uitgaande van de aanleg van de aansluiting in definitieve vorm in 2032 moet hier er in 2028 gestart worden met het maken van een definitief ontwerp. Tegen die tijd zijn de uitgangspunten voor de realisatie van HOV-ZaanIJ vastgesteld en is er meer duidelijk over de (mobiliteits)ontwikkeling van Buiksloterham en Klaprozenbuurt. De periode tot 2028 kan gebruikt worden om tot een afgewogen ontwerp te komen voor de definitieve aansluiting van WOB op de Klaprozenweg.

Instemmen met deze variant betekent dat er tijd wordt gekocht om het onderzoek goed uit te voeren voor wat betreft door doorstroming, ruimtelijke inpassing en verkeersveiligheid van de verschillende modaliteiten. Het is van belang om te beseffen dat er dus nog kosten gemaakt zullen moeten worden om het kruispunt in 2032 in zijn definitieve vorm te realiseren.

Ad. 3. Kennisnemen van het vervolgproces en verantwoordelijkheden
Hieronder voor de duidelijkheid een verdere beschrijving van het vervolgproces na vaststelling van dit stuk in de stuurgroep. Het vervolgproces is op te delen in twee verschillende fases:

1. Fase tot 2028
2. Fase 2028-2032

Fase tot 2028
Na vaststelling van het voorliggende document zal het projectteam van de gebiedsontwikkeling BSH het projectproces doorlopen om tot realisatie van het kruispunt te komen. Dat wil zeggen, er zal een Nota van Uitgangspunten, een voorlopig ontwerp, een definitief ontwerp en contractstukken worden opgesteld ten behoeve van de aanbesteding en realisatie van het

kruispunt zoals beschreven bij Ad 2a. In dit projectproces zal afstemming gezocht worden met alle stakeholders, waaronder onder andere VRA, alsook V&OR.

Het projectteam BSH is verantwoordelijk voor de voorbereiding en realisatie van deze eerste fase, inclusief de kosten voor de ureninzet die daarvoor benodigd is. Gedurende de voorbereiding van dit kruispunt zal in overleg met VRA worden gekeken naar bijdragen in studiekosten en bijdragen in uitvoeringskosten. Vanuit de VRA is een projectbegeleider toegekend en de eerste gesprekken staan gepland.

Fase 2028-2032
Dit is de fase na realisatie van het kruispunt zoals beschreven in het voorliggende document. Door de lange looptijd van het project HOV Zaan-IJ en het niet parallel lopen van planningen hebben we met deze fasering tijd gekocht om een betere analyse te maken voor de definitieve vorm van het kruispunt. Zoals beschreven in dit document zal deze fase bestaan uit het bestuderen van de monitoring van het gerealiseerde kruispunt.

Daarnaast zal deze fase in het teken staan van een regulier projectproces waarbij wensen en eisen vanuit stakeholders (VRA en V&OR o.a.) worden opgehaald. Doordat er nu meer tijd beschikbaar is, zal voor een afgewogen ontwerp nu meer gegevens beschikbaar zijn, die nu nog niet beschikbaar zijn. Zoals de nota van uitgangspunten van de HOV Zaan-IJ, herijking van het mobiliteitsplan Noord en andere ontwikkelingen binnen BSH en de Klaprozenbuurt. Met het ophalen van de wensen en eisen, kan vervolgens een ontwerp worden gemaakt dat past bij de onderliggende doelstellingen van alle stakeholders, uiteindelijk resulterend in een aanbesteding en realisatie.

Het projectteam van de Klaprozenbuurt is verantwoordelijk voor de voorbereiding en realisatie van deze fase inclusief de kosten voor de ureninzet die daarvoor benodigd is. De gebiedsontwikkeling Klaprozenbuurt heeft op dit moment geen budget beschikbaar in de grondexploitatie. Na vaststelling van dit document zal in de loop van de “fase 2028-2032" aan de hand van een raming de grondexploitatie moeten worden opgehoogd.

Monitoring
De monitoring van het kruispunt zal worden opgestart door het projectteam BSH, waarbij de kosten voor monitoring gedeeld wordt over de stakeholders die ook zitting hebben in de stuurgroep.

