VN2025-018676
rve grond en ontwikkel

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Noord van 16 december 2025

Portefeuille: Ruimtelijke Ordening (23)

Agendapunt: B12

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Voorlopig Ontwerp Kruispunt Westelijke Ontsluiting - Klaprozenweg

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Noord besluit

Instemmen met:
1. het Voorlopig Ontwerp (VO) Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting in Buiksloterham.

2. Het ter kennisgeving versturen van de memo over Voorlopig Ontwerp (VO) voor Stadsdeelcommissie

Kernboodschap

Het DB wordt gevraagd akkoord te gaan met de vaststelling van het VO van Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting(KRW-WO).

De Klaprozenweg is op dit moment een 50 km/u weg, ingericht voor al het verkeer met een separate busbaan in het midden van het wegprofiel. Na de realisatie zal er een verbinding richting het zuiden ontstaan ten behoeve van het aansluiten van de nieuwe te realiseren Westelijke Ontsluiting. De kruising wordt een geregelde kruising (met een verkeersregelinstallatie), waardoor er een veilige oversteek komt.

Bestuurlijke achtergrond

Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham

In 2020 is de Herijking Investeringsnota Buiksloterham (hierna: HIB) na actieve participatie in de gemeenteraad vastgesteld. In het HIB staan verschillende ambities, zoals: meer verdichting toevoegen aan Buiksloterham, de biodiversiteit stimuleren, en circulaire openbare ruimte. Deze ambities komen allemaal samen in het voorlopig ontwerp Kruising KRW-WO en maken de nieuwe verbinding essentieel als onderdeel van de hoofdstructuur voor de straten.

Vastgestelde Nota van Uitgangspunten project Kruising KRW-WO

7 oktober 2025 is de Nota van Uitgangspunten vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord. De Nota van Uitgangspunten is met behulp van participatie tot stand gekomen en hierin is het kader benoemd waaraan het VO moet voldoen.

Bestuurlijke prioriteit

niet van toepassing

Wettelijke grondslag

Artikel 9, 12 en 19 van het mandatenregister.

Gemeente Amsterdam

DB

Onderbouwing besluit

1. Instemmen met het Voorlopig Ontwerp (VO) Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting in Buiksloterham.

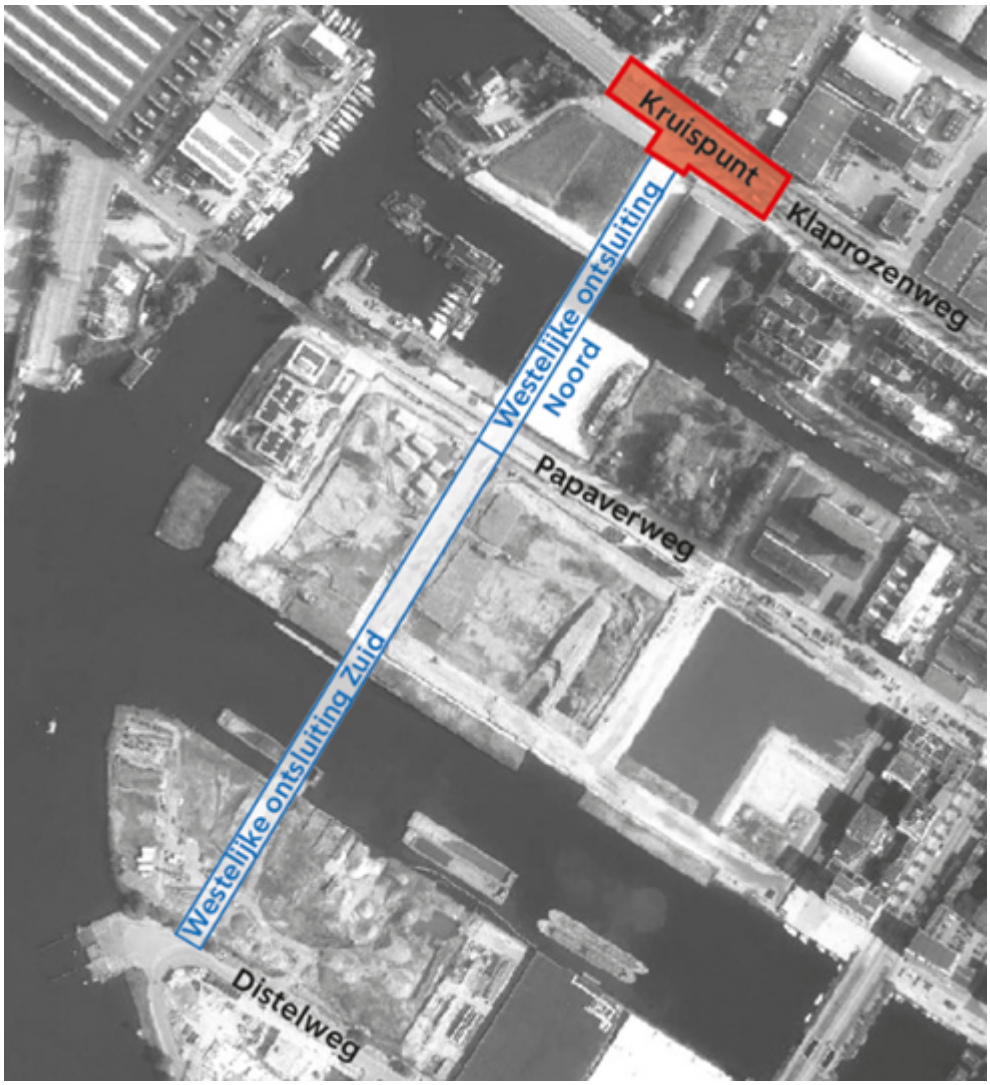
Aanleiding voor de realisatie van de Kruising KRW-WO is het verzorgen van de totale ontsluiting van Buiksloterham in de toekomst. Daarnaast is het kruispunt van belang om bij de oplevering, de gebouwen op kavel 1A en 1B in Buiksloterham goed te kunnen ontsluiten. De gebouwen op de kavels 1A en 1B worden in 2026 en 2027 gerealiseerd. Deze nieuwbouw vereist een veilige ontsluiting middels een nieuwe verbinding met de Westelijke Ontsluiting.

Daarnaast heeft dit kruispunt een groter belang binnen de gebiedsontwikkeling Buiksloterham. Het is de ontsluiting van Buiksloterham richting de Klaprozenweg en vervolgens richting de ring A10. Het bouwverkeer in Buiksloterham zal toenemen door de kavelontwikkeling langs de Papaverweg. Dit bouwverkeer zal gebruik gaan maken van de nieuw aan te leggen westelijke ontsluiting en via dit kruispunt het gebied verlaten. d.

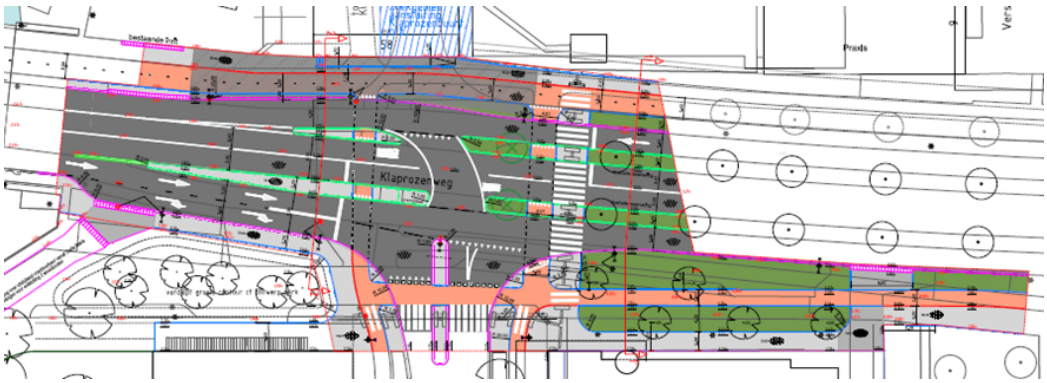
In de Nota van Uitgangspunten (NvU), vastgesteld door het DB op 7 oktober 2025 zijn de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten en ambities uit de investeringsnota Buiksloterham 2020 opgenomen. Deze uitgangspunten en ambities waren de leidraad voor het voorlopig ontwerp van de kruising, zoals deze nu voorligt.

<u>De scope van het project</u>

Het plangebied van de Kruising KRW-WO is schematisch zichtbaar gemaakt in de tekening hieronder in figuur 1. De kruising Loopt vanaf de NSM-brug tot aan de opstelvakken aan de oostzijde en de bochtstralen aan de zuidzijde. De scope duidelijk zichtbaar in de tekening in figuur 2



Figuur 1, In rood het plangebied Kruising KRW-WO



Figuur 2, VO Kruising KRW-WO

De aanleg van de Westelijke Ontsluiting van de Papaverweg tot aan deze kruising hoort niet bij de scope. Het voorlopig ontwerp van de Westelijke Ontsluiting inclusief de brug over het Papaverkanaal zal op een later tijdstip naar het stadsdeelbestuur worden gebracht en ook later dan dit kruispunt in haar definitieve vorm worden gerealiseerd. Wel zal voor het bouwverkeer dat ontstaat door de

kavelontwikkelingen langs de Papaverweg (kavel 18 en 19) aangesloten worden op dit kruispunt met tijdelijke inrichting.

Planning

start van de uitvoering Q4 2026, oplevering Q2 2027.

Belangrijke raakvlakken met betrekking tot dit kruispunt

Tennet

Door de aanwezigheid van het Tennet terrein is er minder ruimte beschikbaar voor het opschuiven van de wegstructuur. In 2030 wordt het terrein aangepast, dit betekent dat er tijdelijk een smaller voet- en fietspad is dan de gemeentelijke ontwerprichtlijnen voorschrijven.

GVB

Vanuit de Klaprozenbuurt is het nodig dat er een aansluiting op het kruispunt komt voor de GVB bussen die vanuit de Remise in de Klaprozenbuurt komen. Het VO van het kruispunt biedt daartoe voldoende mogelijkheden.

Kavel 1A en 1B in Buiksloterham

De bouwontwikkelingen op Kavel 1A en 1B zijn in uitvoering. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied. Er zijn afspraken gemaakt over aanrij-routes, werkterreinen en het minimaliseren van de hinder voor de omgeving met de ontwikkelaar, de bouwers en de gemeente Amsterdam.

Brug 3 over het Papaverkanaal

Brug 3 over het Papaverkanaal wordt in 2027 gebouwd. De toegangsroute voor bouwverkeer van deze brug loopt via het nieuw te bouwen kruispunt.

Uitgangspunten van het ontwerp

In de NvU zijn de belangrijkste eisen voor het ontwerp beschreven, aangevuld met wensen die zijn opgehaald bij de eerdere participatie met belanghebbenden. Deze wensen zijn uiteindelijk verwoord in een klanteisenspecificatie (KES) en meegenomen in het VO dat hier voorligt. Hieronder een opsomming van de belangrijkste uitgangspunten/eisen voor het voorliggende ontwerp.

1. Circulariteit: Straatmeubilair, materialisering en detaillering: conform Puccini.

Uitgangspunt bij de kruising is het inrichtingsprincipe conform de Puccinimethode aangevuld met de toepassing van zo veel mogelijk her te gebruiken materiaal.

- Slank ontwerp: het aantal vierkante meters verharding in het ontwerp is gereduceerd en er is meer groen toegevoegd dan in het schetsontwerp was opgenomen;
- Omdat het een aanpassing van de bestaande Klaprozenweg betreft, zijn de mogelijkheden voor circulariteit beperkt. De doorgaande busbaan in het midden van de weg blijft ongemoeid om de inspanning zo klein mogelijk te houden en om zo veel mogelijk bestaand materiaal te handhaven.

Gegenereerd: vTER VERGADERING

2. Tennet terrein ongewijzigd tot 2030.

Met Tennet zijn afspraken gemaakt over de vernieuwing van hun terrein. Het voorterrein, nu conflicterend met het ontwerp van het kruispunt komt dan vrij aan de Klaprozenbuurt. Het Tennet terrein zal pas rond 2030 klaar zijn. Tot die tijd zorgt de gemeente voor een veilige tijdelijke situatie aan de noordzijde van de kruising. Het voet- en het fietspad worden versmald aangelegd, zodat het onderhoudsgebouw van Tennet bereikbaar blijft.

3. Geen linksaffer richting de Westelijke Ontsluiting.

Bij het ophalen van de eisen bij de stakeholders in de participatiefase is vanuit de VervoerRegioAmsterdam (VRA) aangegeven dat de linksaffer vanaf de Klaprozenweg richting de Westelijke Ontsluiting niet akkoord was. Een dergelijke linksaffer zorgt voor te veel verstoring van het doorgaande OV-verkeer op de Klaprozenweg.

Als de gehele Westelijke Ontsluitingsweg in gebruik is genomen, de omliggende bouwontwikkelingen en de mogelijke noordelijke aansluiting van de GVB-bussen vanuit Klaprozenbuurt gereed is, kan geëvalueerd worden of het ontbreken van de linksaffer problematisch blijkt te zijn. Het toevoegen van de linksaffer kan eenvoudig later worden ingepast.

4. Bomen: waar mogelijk en gewenst planten we bomen.

Twee bomen in de middenberm moeten worden weggehaald vanwege het aanpassen van de doorgaande Klaprozenweg naar dit kruispunt. Deze bomen worden verplaatst naar de zuidelijke openbare ruimte of naar de Papaverweg, afhankelijk van wat qua planning het beste uitkomt. De onderzoeken en het vergunningtraject voor het verplanten zijn reeds opgestart.

5. Fietsnetwerk

Na het aanleggen van de nieuwe bruggen en de Westelijke Ontsluiting zal

het fietsverkeer toenemen. Deze route maakt onderdeel uit van het fietsnetwerk dat prioriteit heeft in het mobiliteitsplan.

6. De straten worden zo veel mogelijk Rainproof ingericht

In de HIB is de ambitie geformuleerd om, in plaats van de standaard 70 mm/uur, 90 mm/uur regenwater te kunnen verwerken, zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken. Om een goed inzicht te krijgen van de Rainproof opgave is gevraagd om middels een modelstudie in kaart te brengen waar in het VO mogelijke knelpunten ontstaan in de afwatering van hemelwater. Resultaat is dat een wadi wordt gemaakt in het parkje ten zuidwesten van het kruispunt.

<u>Verificatie & validatie</u>

Verificatie en validatie is een proces, waarbij wordt gekeken in hoeverre wordt voldaan aan alle eisen uit de NvU en of het ontwerp aansluit bij alle verwachtingen van de stakeholders. In de NvU zijn alle opgehaalde wensen en eisen verwerkt. Niet alle wensen konden in de NvU worden gehonoreerd.

De validatie van het ontwerp vindt plaats door het ontwerp aan te bieden bij de verschillende stakeholders van de Kruising KRW-WO. Zo zijn er interne stakeholders en externe stakeholders. Op 30 oktober is er een infomarkt geweest waar bewoners, ontwikkelaars en ondernemers het voorlopig

ontwerp konden inzien. De resultaten van de bijeenkomst zijn verwerkt in de bijlage als participatieverslag.

Externe afstemming: Omgevingsparticipatie

Het voorlopig ontwerp is separaat besproken en afgestemd met de volgende belangrijke stakeholders en zijn akkoord met het VO dat voorligt:

- De Berg Investments bv; m.b.t. de ontwikkelingen in de nabijheid kruispunt
- Vervoerregio Amsterdam; in relatie tot de HOV-ZaanIJ
- Tennet; Vanwege het station ter hoogte van het kruispunt
- Fietsersbond; fietsbereikbaarheid borgen
- Stella Maris; bereikbaarheid van de werf

Verder is er een bewonersavond en een extra informatiemarkt (30 oktober) gehouden waar inwoners en ontwikkelaars zijn geïnformeerd en nog laatste input konden leveren.

Tijdens de bewonersavond werd meermaals het recente dodelijke ongeluk aangehaald. Bewoners zijn blij met een geregelde oversteek. Alle bewoners geven aan ze graag zien dat dit kruispunt zo spoedig mogelijk wordt gerealiseerd.

2. Instemmen met het ter kennisgeving versturen van de memo over Voorlopig Ontwerp (VO) voor Stadsdeelcommissie

Voor deze kruising is een zo spoedig mogelijke realisatie gewenst, zowel vanuit de gemeente Amsterdam als vanuit de bewoners. Bewoners trekken al geruime tijd aan de bel over de onveilige situatie. Helaas heeft er recent een ernstig ongeluk plaatsgevonden, waardoor deze locatie nu ook op de blackspotlijst staat. Dit benadrukt de noodzaak van een overzichtelijke en geregelde kruising. Zie ook de begeleidende memo

Advies en afstemming

BAP datum afstemming SO: 8-4-2025; akkoord

Expertiseteam Verkeerslichten Amsterdam datum afstemming SO: 24-4-2025; akkoord

Toetsteam datum afstemming SO: 6-5-2025; akkoord

BAP datum afstemming VO: 21-10-2025; akkoord

Participatie VO ter informatie naar externe belanghebbenden: 30-10-2025

Duurzaamheid

Duurzaamheid vertaalt zich in vijf duurzaamheidsthemas, te weten: (1) de biodiverse stad, (2) de klimaatadaptieve stad, (3) de energieneutrale stad, (4) de schone stad, en (5) de circulaire stad.

De belangrijkste doelstelling voor dit kruispunt, is een verkeersveilig en geregeld kruispunt realiseren. Door de beperkte fysieke ruimte is het niet mogelijk aan alle duurzaamheidseisen te voldoen.

1. De biodiverse stad: Er worden in dit project geen nieuwe bomen gepland, vanwege de beperkte fysieke ruimte.
2. De klimaatadaptieve stad: Voor de vervolgfase is een rainproof analyse gemaakt, waarbij een wadi is toegevoegd ten zuidwesten van het kruispunt.
3. De energieneutrale stad: Dit kruispunt kan geen bijdrage leveren aan deze ambitie. Er wordt geen energie opgewekt op dit kruispunt
4. De schone stad: Voor dit werk zal gebruik worden gemaakt van de Samenwerkingsovereenkomsten van het Ingenieursbureau (SOK 2.0). Hierin is slim en schoon werken een EMVI-belofte. Dat wil zeggen dat de realisatie grotendeels elektrisch zal plaatsvinden.
5. De circulaire stad: De nieuwe kruising is passend in de circulaire stadswijk Buiksloterham en zo veel mogelijk ingericht met circulaire materialen (ambitie circulaire en duurzame wijk).'
De belangrijkste doelstelling voor dit kruispunt is een verkeersveilig kruispunt realiseren. In de vervolgfase van dit project wordt gekeken op welke wijze we circulaire materialen kunnen toepassen, zonder dat dit ten koste gaat van een verkeersveilig kruispunt.

Participatie

Zie participatieverslag.

Financiële onderbouwing

Projectkosten zijn gedekt in de Grondexploitatie (nummer invoeren) van Buiksloterham.

Er vindt een verdeelsleutel plaats voor de dekking van de kosten. 1/3 vanuit V&OR, 1/3 vanuit Vervoerregio Amsterdam en 1/3 vanuit de GREX Buiksloterham.

Communicatie

Binnen de gemeente

niet van toepassing

Buiten de gemeente

Na vaststelling van het VO wordt de buurt op de hoogte gesteld van de vaststelling.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-083463	Stadsdeel Noord Voordracht (pdf)
AD2025-083501	05-06-2025 -SSK VO - Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting, v.2. jj.pdf (pdf)
AD2025-083502	29-10-2025 - Leveensduurkosten - Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting.pdf (pdf)
AD2025-083504	20251007-BSH-Kruispunt-WO-voorlopig ontwerp.pdf (pdf)
AD2025-083506	Hamerstuk BAP3602 10 21.pdf (pdf)
AD2025-083510	Participatieverslag Infomarkt kruising KRW WO.docx (msw12)
AD2025-083518	begeleidende memo VO kruispunt.docx (msw12)

Uitslag

A Akkoord

Gemeente Amsterdam