VN2026-011354
Verkeer en Openbare Ruimte

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Noord van 29 september 2026

Portefeuille

Agendapunt B4

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met de aanleg van een fietsparkeerplatform naast metrostation Noorderpark

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Noord besluit

1. Instemmen met de aanleg van een fietsparkeerplatform naast metrostation Noorderpark op basis van bijgaand definitief ontwerp. De kosten worden gedekt vanuit het programma Stadsverbetering en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam. De belangrijkste punten van het ontwerp (bijlage 1 en 2):

- Fietsparkeerplatform met 727 fietsparkeerplekken in het talud ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg;
- Dubbellaagse fietsrekken (rek met 2 verdiepingen);
- Aanpassingen aan fietspad om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Aanpassingen aan voetpaden om looproutes te verbeteren;
- Het project wordt gedekt met een gemeentelijke bijdrage uit programma stadsverbetering van Verkeer en Openbare Ruimte en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam.

2. Kennis te nemen van de belangrijkste risicos en de beheersmaatregelen, te weten:

- Kans op verzakkingen: het platform bevindt zich in een secundair dijklichaam wat de kans op verzakkingen vergroot;
- Toegankelijkheid en bereikbaarheid van het station: voetgangers en fietsers zullen door de werkzaamheden soms omgeleid moeten worden;
- Sociale veiligheid: het platform moet goed verlicht worden.

3. Kennis te nemen van de voorbereiding en de planning van de uitvoering:

- De werkzaamheden kunnen eind november starten.

Kernboodschap

Het DB van stadsdeel Noord heeft ingestemd met de aanleg van een fietsparkeerplatform naast metrostation Noorderpark. Dekking voor het project bestaat uit een bijdrage uit programma Stadsverbetering (V&OR) en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam. Op het platform is plaats voor 727 fietsen, waarmee het fietsparkeren rond het station wordt verbeterd. Het platform komt boven de schuine grashelling naast de Nieuwe Leeuwarderweg aan de kant van de Adelaarsweg. In 2024 zijn er 90 plekken bijgekomen in het tunneltje bij de Adelaarsweg. Naast het fietsparkeren worden voet- en fietspaden aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het plan is samen met de buurt tot stand gekomen.

Bestuurlijke achtergrond

- Realisatie van meer fietsparkeerplekken bij metrohalte Noorderpark is één van de maatregelen opgenomen in het voormalige Meerjarenplan Fiets, nu Opgaveteam Veilig Lopen & Fietsen.
- In het mobiliteitsplan van Noord (2021) wordt het verbeteren van het fietsparkeren bij metrohalte Noorderpark op zowel korte als lange termijn - aangegeven als belangrijke mobiliteitsmaatregel voor een bereikbaar Noord.

Bestuurlijke prioriteit

Door het fietsparkeren uit te breiden wordt de metrohalte beter bereikbaar voor fietsers. Er kunnen meer fietsen in een rek parkeren, waardoor minder fietsen verkeerd parkeren en voetpaden blokkeren. Dit zorgt voor een toegankelijkere openbare ruimte.

Wettelijke grondslag

- **Gemeentewet, artikel 156**: Het dagelijks bestuur kan bevoegdheden uitoefenen die door de gemeenteraad of het college van B&W zijn gedelegeerd.
- **Gemeentewet, artikel 165**: Het dagelijks bestuur van een bestuurscommissie voert taken uit binnen de door de gemeenteraad vastgestelde kaders.
- In **de verordening op Stadsdelen en Stadsgebied Amsterdam 2022**, bijlage Takenlijst, Artikelen 2.1 en 8.2 Het DB heeft de taak (voor) het inrichten van de openbare ruimte, groen, speelplekken, oevers en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) en het inrichten van de wegen. Dit alles binnen de stedelijke beleidskaders.

Onderbouwing besluit

1. Instemmen met de aanleg van een fietsparkeerplatform naast metrostation Noorderpark. De kosten worden gedekt vanuit het budget voor Stadsverbetering en een bijdrage van de Vervoerregio. De belangrijkste punten van het ontwerp (bijlage 1 en 2):

- In het talud ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt een nieuw platform gebouwd waarop 727 fietsen kunnen parkeren;
- Op het platform komen dubbellaagse fietsrekken (rekken met 2 verdiepingen) om de ruimte optimaal te benutten. De rekken worden haaks op het voetpad/fietspad opgesteld zodat er goede zichtlijnen zijn t.b.v. de sociale veiligheid. De rijen die het verst weg van het station liggen, zijn ingericht voor buitenmodelfietsen (zoals fietsen met kinderzitjes en kratten);
- Het plan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering (BLVC) is intern getoetst en goedgekeurd door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU);
- Het talud wordt deels afgegraven en vervolgens opgebouwd met lagen gewapende grond (lagen grond met bodemversterking: zogenoemde geogrids). De opbouw van het platform zal deels vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg plaatsvinden. Dit kan zonder stremming van rijstroken, maar de uitvoegstrook ter hoogte van het station zal voor een langere periode ingekort worden. Deze plannen zijn afgestemd met Stadsregie en WWU en zijn door de SOK aannemer verder uitgewerkt in het goedgekeurde BLVC-plan;
- Voor buitenmaat fietsen die niet in een rek passen (zoals fatbikes, bakfietsen en fietsen met 3 wielen) wordt het rek langs de Johan van Hasseltweg op termijn vervangen voor een parkeervak. Dit wordt in een latere fase ontworpen;
- De participatie (bijlage 3 en 4) heeft geleid tot scope uitbreiding op de volgende punten:

- Looproutes worden verbeterd. Op advies van de buurt wordt het naastgelegen kruispunt met fiets- en voetpaden aangepast, zodat de looproutes van het station naar de buurt worden verbeterd. Deze maatregelen zijn afgestemd met de buurt en een verkeerskundige en hebben als doel de verkeersveiligheid te verbeteren:
- Er komt een extra voetpad langs het fietspad Adelaarsweg voor mensen die de trap naast de tunnel niet op kunnen of willen. In de praktijk lopen veel mensen (bijvoorbeeld met kinderwagen) over het fietspad. Deze looplijnen willen we beter faciliteren;
- Fietsers die naar beneden rijden worden geremd door een aanpassing in de bocht en er komen twee golvende drempels voor en na het tunneltje, zodat snelle fietsers worden geattendeerd op het kruispunt en worden aangemoedigd te remmen;
- Er komt meer groen. De wens van de buurt om het groen te versterken heeft geleid tot een beplantingsplan (bijlage 5). Met extra bloemen en planten krijgt de omgeving van het platform een kleurrijke uitstraling en wordt de biodiversiteit versterkt. In verband met de werkzaamheden kan dit pas na oplevering van het platform in 2027 worden ingezaaid. Hier gaan we op een later moment mee aan de slag.

- Het beschikbare uitvoeringsbudget van 2.177.778 (prijspeil 2026, exclusief BTW) bestaat uit een gemeentelijke bijdrage van 841.000 (Verkeer en Openbare Ruimte: programma stadsverbetering) en een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam van 1.336.778 euro.

2. Kennis te nemen van de belangrijkste risicos en de beheersmaatregelen, te weten:

- Werken in een secundair dijklichaam kan leiden tot verzakkingen;
  - Het platform wordt gebouwd in een secundair dijklichaam. Er is afstemming met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HNNK) en er zijn peilbuizen geslagen die afgelopen periode de grondwaterstanden hebben gemeten. Tijdens de werkzaamheden houden we de grond in de gaten. Zo zien we op tijd of er verzakkingen ontstaan.
- Door omleidingen tijdens de bouwperiode is het station minder goed bereikbaar:
  - Tijdens de werkzaamheden zijn er periodes dat fietsers worden omgeleid. Dit is gelukkig een relatief korte route waar goed over gecommuniceerd gaat worden;
  - Tijdens de werkzaamheden is er mogelijk een korte periode waarbij ook voetgangers omgeleid moeten worden. Samen met de aannemer gaan we op zoek naar manieren om dit te voorkomen, of om deze periode zo kort mogelijk te houden;
  - De uitvoegstrook op de Nieuwe Leeuwarderweg zal worden ingekort. Dit kan leiden tot langzaam rijdend verkeer. Het plan is intern afgestemd en goedgekeurd en het verkeer gaat gemonitord worden tijdens de werkzaamheden;
  - Er komen tijdelijke fietsenrekken in de omgeving van het station tijdens de werkzaamheden.
- Openbare verlichting en sociale veiligheid op het platform;
  - Het huidige openbare verlichtingsplan is goedgekeurd, maar op verzoek van team Openbare Verlichting wordt nog gekeken of er optimalisatie mogelijk is om de sociale veiligheid verder te verbeteren.

3. Kennis te nemen van de voorbereiding en de planning van de uitvoering:

- Het project loopt sinds 2021 en in 2022 en 2023 is uitgebreid geparticipeerd (bijlage 3 en 4). Alle bewoners(verenigingen) die contactgegevens achterlieten hebben tussentijds updates ontvangen;

- De uitwerking van het ontwerp en de inpassing in de openbare ruimte bleek uitdagend, waardoor dit traject langer duurde van verwacht;
- Het definitief ontwerp en bestek zijn opgeleverd door een extern adviesbureau;
- Alle benodigde vergunningen zijn tijdig aangevraagd en inmiddels ontvangen;
- De werkzaamheden kunnen eind november starten en oplevering van het platform wordt verwacht in mei 2027.

Advies en afstemming

Het fietsparkeerplatform is een uniek object in Amsterdam en er is veel uitzoekwerk en afstemming met verschillende partijen nodig geweest. Het ontwerp is afgestemd met:

- De toekomstig beheerder van de openbare ruimte en de civiele constructie binnen de gemeente;
- Nutspartijen over aanwezige kabels en leidingen;
- Stadsregie/V&OR over de programmering van projecten in stadsdeel Noord;
- Hoog Heemraadschap Noord-Holland (HNNK) over werkzaamheden in het talud als dijklichaam en de afwatering vanaf het platform;
- De tunnelbeheerder IJtunnel/V&OR omdat dit project binnen hun scopegebied valt;
- Afdeling schoon/Stadswerken over de reiniging van het platform en het legen van de prullenbakken;
- Afdeling verlichting/V&OR over de openbare verlichting die we gaan toepassen op het platform;
- Afdeling Groen/V&OR voor het beplantingsplan.

Duurzaamheid

Klimaatrechtvaardige stad:
Met dit project dragen we bij aan een betere bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Noord en stimuleren we fietsgebruik met minder uitstoot als gevolg. Autogebruik is relatief hoog in stadsdeel Noord en met de groei van Noord neemt de druk op de openbare ruimte steeds verder toe. Een goede fiets-OV verbinding draagt bij aan meer fiets en OV bewegingen en minder auto gebruik.

Daarnaast is met de constructie rekening gehouden dat, wanneer dit noodzakelijk is voor de ontwikkeling van de Johan van Hasseltknoop, deze in de toekomst afgebroken kan worden.

Participatie

Zie bijlage 3 en 4 met participatie samenvatting.

De opgave om het aantal fietsparkeerplekken uit te breiden is gedurende de participatie verrijkt door de inbreng van omwonenden en geïnteresseerden. Deelnemers waren voornamelijk omwonenden, passanten die gebruik maken van het gebied en belanghebbenden (zoals de Fietsersbond). De inbreng heeft geleid tot een scope uitbreiding waarbij looproutes en verkeersveiligheid worden verbeterd. Bewoners hebben ook de wens om het groen in de omgeving te versterken. Op alle inbreng is terugkoppeling gegeven waarom iets wel of niet meegenomen kon worden.

Financiële onderbouwing

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Vervoerregio Amsterdam		I	€0	€1336778	€0	€0
Programma Stadsverbetering		I	€100000	€741000	€0	€0
Totaal			**€100000**	**€2077778**	**€0**	**€0**

I=Incidenteel
S=Structureel

LASTEN						
	Product	**I/S**	**Jaar T**	**Jaar T + 1**	**Jaar T + 2**	**Jaar T + 3**
Gemeente Amsterdam		I	€100000	€2077778	€0	€0
Totaal			**€100000**	**€2077778**	**€0**	**€0**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja
Overige toelichting
Het project wordt gefinancierd met een bijdrage van 1.336.778 van de Vervoersregio Amsterdam en 841.000 uit programma stadsverbetering.

Beheer en onderhoudskosten
De beheer- en onderhoudskosten stijgen licht ten opzichte van de huidige situatie. Deze stijging wordt veroorzaakt door wijzigingen in het verhardingsareaal waardoor een groter oppervlak gereinigd moet worden. Het onderhoud voor de dubbellaagse rekken wordt de eerste 5 jaar bij de leverancier belegd. Na 5 jaar kan de gemeentelijke beheerder een nieuw onderhoudscontract afsluiten of het beheer zelf doen.

De beheer- en onderhoudskosten worden betrokken bij de jaarlijkse actualisering van de normkosten. Deze worden gedekt vanuit de jaarlijks te ontvangen stelpost voor areaalcompensatie.

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

Communicatie

Binnen de gemeente
Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente
We informeren de doelgroepen bij elke stap in het proces. Dit doen we op een formele manier via de projectpagina en informeel door mailing en via bewoners kanalen. We gebruiken zoveel mogelijk de kanalen van de buurt (via de gebiedsmakelaar), zodat we de meest relevante doelgroepen bereiken.

We maken gebruik van beeld zoals de artist impressies, daarmee doen we aan verwachtingsmanagement en kunnen zorgen worden weggenomen. Op locatie communiceren we met (small of medium) Toen-straks bouwborden. Zo weet iedereen die gebruik maakt van het gebied van de werkzaamheden en geven we aan waar ze meer informatie kunnen vinden.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-050145	Stadsdeel Noord Voordracht (pdf)
AD2026-050157	Bijlage 1 Definitief ontwerp platform.pdf (pdf)
AD2026-050158	Bijlage 2 Definitief ontwerp platform.pdf (pdf)
AD2026-050159	Bijlage 3 Participatie Noorderpark.pdf (pdf)
AD2026-050160	Bijlage 4 Vraag en antwoord nav participatie.pdf (pdf)
AD2026-050161	Bijlage 5 Beplantingsplan metro Noorderpark.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord