Gemeente Amsterdam

Datum van vaststelling: 19-06-2025
Opdrachtgever: Grond en ontwikkeling
Directie: Projectmanagementbureau

Participatie-eindverslag Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting

Van: Steffen Kolfschoten

Datum: 19-06-2025

Introductie

De Buiksloterham transformeert van een industrieel bedrijventerrein naar een duurzame en circulaire stadswijk waar gewerkt en gewoond wordt. Voor die transitie worden particuliere en gemeentelijke kavels (her)ontwikkeld en infrastructuur gerealiseerd. Deze ontwikkeling brengt ook een toename van verkeer met zich mee.

Door de transformatie van de oude bedrijventerreinen en toename van woningen en gebruikers is extra ontsluiting noodzakelijk in het westen van de Buiksloterham. In de huidige situatie is het kruispunt Klaprozenweg-Ridderspoorweg al overbelast en verkeersonderzoek dat onderdeel uit maakt van het HIB geeft weer dat overlast op de bestaande kruispunten alleen maar erger wordt. Om bouwlogistiek te faciliteren en naderhand de eerste ontsluiting vanuit Kavel 1a/b is vroegtijdige realisatie van de nieuwe Kruising KRW-WO noodzakelijk.

De kruising is de eerste fase van de nieuwe verbinding vanaf de Klaprozenweg richting de Distelweg en Grasweg.

Wat wilden we bereiken?

Doel participatieproces: *informeren van betrokkenen en draagvlak voor de nieuwe kruising.*

Mate van invloed: *Consulteren.*
Er is gekozen voor het participatieniveau consulteren, met als doel het ophalen van wensen en zorgen ten aanzien van het toekomstige kruispunt. Het schetsontwerp is op verschillende momenten voorgelegd aan de (directe) omgeving.
Verdergaande buurtparticipatie is hier niet aan de orde aangezien het een aanpassing betreft van bestaande infrastructuur. We veranderen de doorgaande Klaprozenweg in een T-splitsing.
Een paar grote spelers in de wijk zijn prominent aanwezig en worden separaat benaderd, zoals Tennet en VervoerregioAmsterdam.

De wensen en zorgen die naar voren zijn gekomen tijdens de bijeenkomsten zijn voor zover mogelijk verwerkt in het ontwerp.

Doelgroep: De reeds bekende stakeholders vanuit project Westelijke Ontsluiting Noord, reeds goedgekeurd bij DB, zijn over genomen en aangevuld met de extra betrokken stakeholders specifiek voor het Kruispunt. Herziening en herijking van de reeds aanwezige eisen heeft plaats gevonden in verband met een flink verstreken tijdsperiode.

De kruising van de reeds aanwezige betonnen busbaan resulteert bijvoorbeeld in de belangrijke extra stakeholder Vervoerregio Amsterdam.

Wat hebben we georganiseerd?

Dit betreft een bijlage van het PVA en van de NvU voor het project Kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluiting.

In afwijking van de nieuwe procedure opstellen van een goedgekeurd participatieplan is in verband met de reeds lange voorbereidingsfase en status van dit project gekozen voor een weergave van de gekozen participatieroute.
In het reeds geaccordeerde PVA is de wijze van participatie benoemd en om tot de Nota van Uitgangspunten te komen heeft er reeds participatie plaats gevonden.
De volgende separate acties zijn georganiseerd, naast de directe raadpleging van de professionele stakeholders:

- Informatie bijeenkomst BSH-breed (180 bewoners);
- Bewonersavond, 2 maal specifiek op Westelijke Ontsluiting en kruising(50 bewoners);
- Website up to date;
- Nieuwsbrief ten behoeve van nieuwe informatie en terugkoppeling input uit bijeenkomsten.

Reeds geraadpleegde partijen en opgehaalde eisen qua participatie:

- Vervoerregio Amsterdam;
- Tennet;
- Liander;
- Waternet;
- Van der Berg Investment;
- Woonbootbewoners;
- Jachthaven Stella Maris;
- Nood- en hulpdiensten(politie & brandweer);
- Stadsdeel Noord V&OR;
- GVB;
- Fietsersbond Amsterdam-Noord;
- Cliëntenbelang Amsterdam;
- Bewoners.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?

De gesprekken met de directe stakeholders is open en transparant verlopen. Deze partijen hebben een direct belang en zijn dus zeer betrokken. De eisen vanuit de VervoerregioAmsterdam waren van dien aard dat een grote scope change uiteindelijk is besloten in de Stuurgroep Mobiliteit Noord. Na intensief onderzoek.

Je merkt dat het project voor de bewoners minder interessant is qua participatie. Een nieuw kruispunt is gelukkig gewenst en men wil vooral veilige, geregelde oversteek mogelijkheden. Dat dit een geregelde kruising met een verkeerslichten installatie betreft helpt dan enorm.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	Conclusie
Veilige kruisingen van de Klaprozenweg voor fietsverkeer en voetgangers	*Geregelde kruising is een juiste keuze en kan mogelijk bestaande niet geregelde kruisingen laten vervallen. Bevordert de veiligheid.*
Vervoerregio Amsterdam wil geen of minimaal kruisend verkeer van de busbaan. De planstudie voor programma HOV Zaanij route is ook gestart en wil zelfs een opschaling van het gebruik van de busbaan.	Grote weerstand voor extra kruising. Ontwerp is aangepasten een de linksaffer BSH in is komen te vervallen.
Voor detail opbrengsten: zie NvU.	

Vooruitblik

De eisen en wensen zijn meegenomen en verwerkt in het nu voorliggende SO. Dit SO is reeds intern getoetst door de diverse toets teams en zal via Kernteam, Opdrachtgeversoverleg en staf voor vaststelling voorgelegd worden, zodat de volgende fase kan starten: opstellen van VO.

Hierna volgt DO en uitvoering van de werkzaamheden. Uitvoering is gepland voor start 4e kwartaal 2026.

In elke volgende fase zullen de eisen en plaats gevonden participatie geactualiseerd en geverifieerd worden.

Risico's en aandachtspunten

- Vervoerregio Amsterdam wil geen extra kruisend verkeer van de busbaan met het oog op de capaciteitsuitbreiding HOV Zaanij route. Tegenstrijdig met de gebiedsontwikkelingen in Noord. Dit heeft reeds geresulteerd in scope wijziging: vervallen van linksaffer de Westelijke Ontsluiting op vanuit de Klaprozenweg.
- Interne beheer organisatie. Mogelijke aanvullende of conflicterende eisen/ wensen ten opzichte van belang van de busbaan.

Bijlagen (optioneel)

- Zie NvU