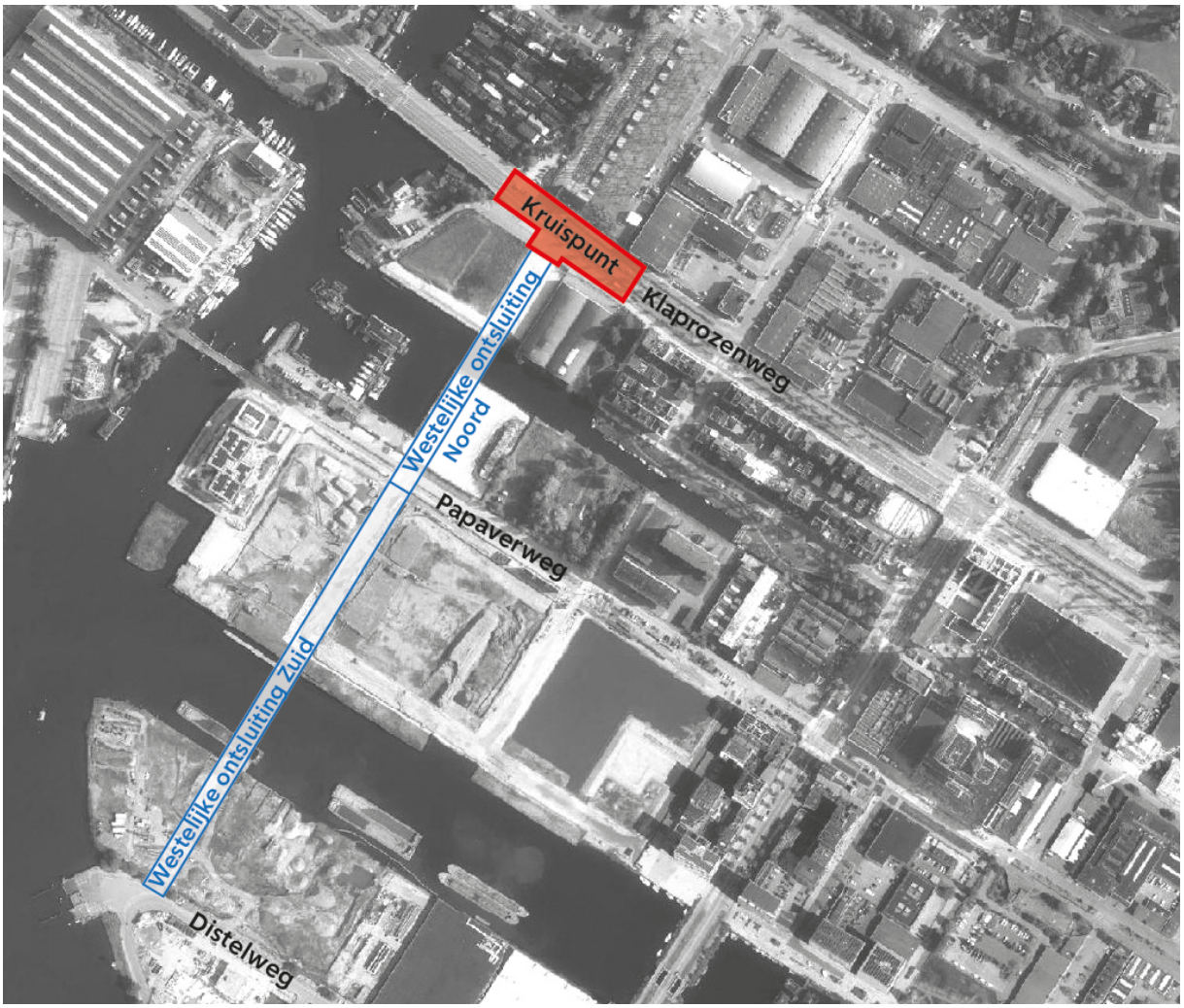
Gemeente Amsterdam

Nota van Uitgangspunten
Kruispunt Klaprozenweg - Westelijke Ontsluiting



Van: Projectteam Buiksloterham
Versie: Definitief ter vaststelling in Dagelijks Bestuur stadsdeel Noord
Datum: 18-06-2025

0. SAMENVATTING....3

1. AANLEIDING....4

1.1 SCOPE VAN HET PROJECTGEBIED....4
1.2 DOEL....4
1.3 PROBLEEMSTELLING....5
1.4 SAMENVATTING VAN UITGANGSPUNTEN UIT RELEVANTE KADERS, BELEIDSDOCUMENTEN E.D....7
1.5 RELATIE MET PROJECTEN IN DE OMGEVING....22
1.6 WENSEN EN EISEN DIE ZIJN GEUIT DOOR BEWONERS, ONDERNEMERS EN BELANGHEBBENDEN....23

2. ONTWERPVERKENNING: CONFRONTATIE VAN WENSEN EN EISEN....26

2.1 ALGEMEEN....26
2.2 RUIMTELIJK BEELD....26
2.3 VERKEER EN GEBRUIKERS....26
2.4 VERHARDING....27
2.5 GROEN....28
2.6 TECHNISCHE ASPECTEN EN ONDERGROND....28
2.7 VERLICHTING....28
2.8 DUURZAAMHEID EN KLIMAATADAPTATIE....28
2.9 CIRCULAIRE OPGAVEN OP GEBIEDSNIVEAU....28

3. VOORKEURSVARIANT EN ALTERNATIEVE VARIANTEN....29

3.1 VARIANTEN SCHETSVERKENNING....29
3.2 VOORKEURSVARIANT SCHETSVERKENNING; VARIANT 2, KRUISING ZONDER LINKSAFFER....31

4. DE UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONTWERP....33

5. INSPRAAK EN AFSTEMMING....36

6. KOSTEN, RISICO'S EN ONDERHOUD....38

6.1 INVESTERINGSKOSTENRAMING....38
6.2 RISICO'S....38
6.3 EFFECTEN OP EXPLOITATIE, BEHEER, HANDHAVING EN ONDERHOUD....38

7. VERVOLGPROCES....40

7.1 VOORUITBLIK OP ONTWERPPROCES, AANBESTEDING EN UITVOERING....40
7.2 PLANNING, MIJLPALEN EN BESLUITVORMING....41
7.3 INKOOPSTRATEGIE....41

8. BIJLAGEN....42

0. Samenvatting

De Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) beschrijft de aanleiding, wensen, uitgangspunten en het proces van besluitvorming voor de aanleg van een nieuw kruispunt op de Klaprozenweg in stadsdeel Noord.

De wijk Buiksloterham transformeert de komende jaren van bedrijventerrein naar een duurzaam gebied voor wonen en werken. Daarvoor is de Herijking Investeringsnota Buiksloterham in 2020 vastgesteld. De gewenste bedrijvigheid en de nieuwe woningen zullen tot een groter verkeersaanbod en grotere verkeersdrukte leiden. Om al het verkeer te faciliteren en verdelen, wordt in het westelijke deel van Buiksloterham een nieuwe straat gebouwd: Westelijke Ontsluitingsweg. Het verbindt de Grasweg en Distelweg met de Klaprozenweg en zal een nieuwe toegang tot de wijk bieden parallel aan de Ridderspoorweg. Het kruispunt aan de Klaprozenweg wordt vooruitlopend gerealiseerd om al het bouwverkeer van de ontwikkelingen in de wijk te faciliteren en de omliggende gebied bereikbaar te houden.

Deze voorliggende NVU richt zich op de Kruising van Klaprozenweg en Westelijke ontsluiting. Voor het Westelijke Ontsluiting Noord is eerder al een NvU goedgekeurd op 17 juni 2021. Voor de aanleiding, probleemstelling en doel verwijzen we naar de eerdere goedkeuring en zal in deze NvU een korte samenvatting voor worden gegeven. Westelijke ontsluiting Zuid volgt later als een aparte Nota van uitgangspunten.

In dit document worden de beleidsagenda's, ontwikkelingen en projecten die invloed kunnen hebben op de nieuwe weg en het verkeersaanbod besproken. Er zijn eisen en wensen opgehaald bij o.a. professionele stakeholders, bewoners van Buiksloterham en ondernemers in de omgeving. Op basis van de geïnventariseerde eisen, wensen en randvoorwaarden zijn de uitgangspunten voor de aanleg van de kruising benoemd. Er is in de NvU een verkenning gemaakt voor de mogelijke inrichting. Er is een afweging gemaakt tussen de verschillende uitgangspunten en een optimale oplossing wordt voorgesteld voor de inrichting van de kruispunt KRW-WO. Van deze oplossing is een schetsontwerp gemaakt en toegevoegd in de NvU.

De NvU wordt samen met het schetsontwerp door het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Noord vastgesteld.

1. Aanleiding

Amsterdam Noord verandert, er vindt stedelijke verdichting plaats en bedrijventerreinen worden er getransformeerd tot nieuwe woongebieden. Hierdoor groeit het aantal inwoners en ook de vraag naar mobiliteit. Buiksloterham zal groeien tot maximaal 8.575 woningen en er is ruimte voor de productieve bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Om de transformatie mogelijk te maken is in 2020 de herijking Investeringsnota Buiksloterham (HIB) vastgesteld. Om de groeiende mobiliteitsvraag te faciliteren, worden de infrastructuur en openbare ruimte in Buiksloterham geleidelijk aangepast en uitgebreid. Een van de nieuwe infraprojecten is de Westelijke Ontsluitingsweg. Dit betreft een werknaam van de straat, de definitieve straatnaam is nog niet bekend. De Westelijke ontsluitingsweg (hierna WO) zal Grasweg en Distelweg verbinden met Klaprozenweg. Deze nieuwe verbinding bijdraagt aan een robuust systeem voor het autoverkeer, fietsers en voetgangers. Het maakt ook onderdeel uit van een recreatieve route langs het water voor het langzaam verkeer tussen Overhoeks en de Klaprozenbuurt, en verder langs de Buiksloterdijk naar de Waterland.

Het kruispunt Klaprozenweg - Westelijke Ontsluitingsweg (hierna kruispunt KRW-WO) zal als eerste gerealiseerd worden. De nieuwe straat zelf zal in meerdere jaren gefaseerd aangelegd worden. Het kruispunt zal eerste jaren de bereikbaarheid van de omliggende kavels en bouwverkeer faciliteren.

Deze NVU richt zich op het Kruispunt KRW-WO. De NvU en voorkeursvariant van de Westelijke ontsluitingsweg zijn in 2021 vastgesteld. De relevante uitgangspunten van de eerdere NvU zijn opgenomen in dit document.

1.1 Scope van het projectgebied

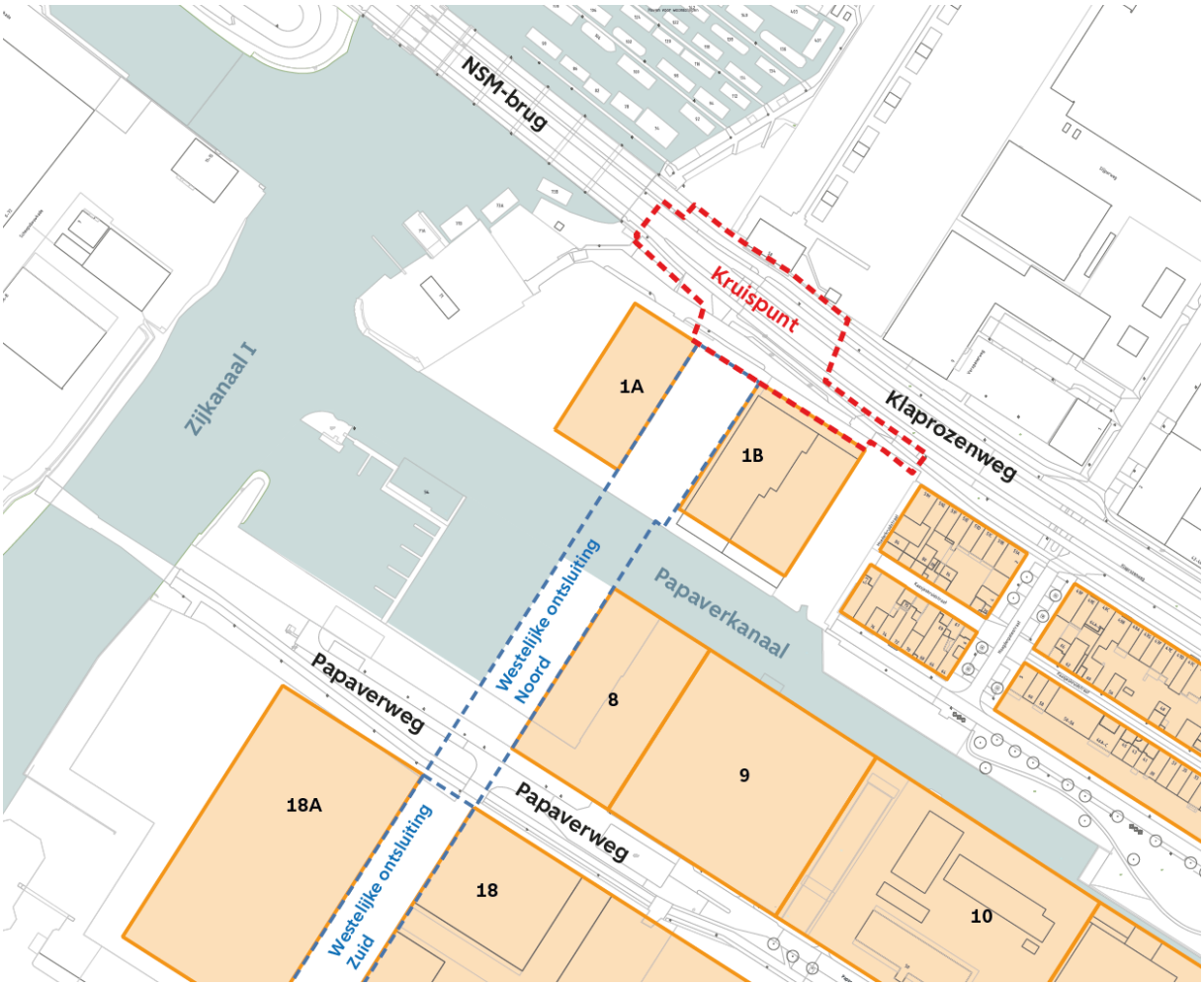
De Westelijke Ontsluiting zal gefaseerd aangelegd worden en kent drie deelgebieden: kruispunt met Klaprozenweg, een noordelijk en zuidelijk deel. De scope van het project betreft de realisatie van het Kruispunt, aangeduid met een rode stippellijn in afbeelding 2.

1.2 Doel

De Nota van Uitgangspunten heeft de volgende doelen:

- Formuleren van de uitgangspunten voor het realiseren van de kruising op de Klaprozenweg tot een veilig en soepel geregeld kruispunt en het stimuleren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- De inrichtingseisen bestuurlijk vaststellen;
- Een kader geven voor de kostenraming;
- Een toetsingskader maken voor het ontwerp.

De Nota van Uitgangspunten vormt een basis voor het verdere ontwerp van de Kruising KRW-WO en wordt tezamen met een schetsontwerp ambtelijk en bestuurlijk vastgesteld.



Afbeelding 2. Scope van het project

1.3 Probleemstelling

De Klaprozenweg is niet alleen een GOW50 straat, maar kent ook een belangrijke vrijliggende busbaan. Het is een belangrijke verkeersader door Amsterdam Noord voor de fietsers, auto en openbaar vervoer (alle drie als Plusnet gedefinieerd in het Beleidskader Verkeersnetten, V&OR 2018). Dit nieuwe kruispunt zal voor ontlasting zorgen van het nu reeds drukke kruispunt Ridderspoorweg-Klaprozenweg als koppeling met de WO-Noord en WO-Zuid.

Huidige situatie
De kruising dient in een zeer krappe situatie gerealiseerd worden waar de NSM-brug en de betonnen busbaan vaste uitganspunten zijn. Aan de noordkant is een gebouw van Tennet aanwezig met meerdere ingangen aan de Klaprozenweg. Deze ingangen liggen op lagere vloerpeil dan het kruispunt.

Problemen
Veilige en autoluwe woonbuurt en bereikbaarheid van de bedrijven combineren.

Voetgangers
De principes van het gemeentelijke programma De Bewegende Stad zijn hierbij een leidraad. Dit betekent dat de openbare ruimte stimuleert en uitnodigt tot meer bewegen. Er komen goede wandelroutes die Buiksloterham met de rest van de stad verbinden. Naast de focus op voetgangers en fietsen wordt ingezet op een versterking van het openbaar vervoer om de bereikbaarheid van Buiksloterham te vergroten.

Fietsnetwerk
De WO gaat een belangrijke rol in het fietsnetwerk voor Noord en de stad kennen, zie de fietsreservering in de Structuurvisie, de Groennet Fietsroute en recente fietscorridor in het Mobiliteitsplan. Het is van belang een consistente en duidelijke fietsroute te realiseren, waarbij de WON goed aansluit op de vrij liggende fietspadenstructuur uit de huidige en toekomstige omgeving. De WON sluit aan op de toekomstige fietspaden langs het IJ, door de Klaprozenbuurt en richting NDSM. Aanleg van vrij liggende fietsinfrastructuur in de erftoegangsweg /30km-weg WO is vanuit de verkeersintensiteiten autoverkeer niet meteen nodig, maar deze vrij liggende fietsinfrastructuur biedt wel een veiliger plek voor de te verwachten grote stromen fietsers in dit te transformeren bedrijventerrein.

In WO Noord is reeds de keuze gemaakt om vrij liggende fietspaden te realiseren, hier zal het kruispunt op aansluiten.
Dit bepaalt de locaties van de fietsoversteken op de kruising.

Openbaar vervoer
Klaprozenweg is en blijft een belangrijke regionale openbare vervoerroute. Tot nog toe rijdt het openbaar vervoer via Klaprozenweg en Ridderspoorweg. In de toekomst wordt het OV op de Klaprozenweg geïntensiveerd, waarbij diverse OV-oplossingen worden onderzocht zoals traditionele bus, BRT-bussysteem, tram etc...

- Het opstel vak rechtsaf vanaf de NDSM heeft een beperkte lengte, wat negatief kan uitpakken voor de doorstroming van de auto en mogelijk ook de verkeersveiligheid op de Klaprozenweg.
- VRA wil eigenlijk geen enkel kruispunt of extra kruisend verkeer op de Klaprozenweg om vertraging van bus te voorkomen.
- De Klaprozenweg is een zeer drukke verkeersader voor Noord die niet volledig gestremd kan worden gedurende uitvoering.
- De Klaprozenweg is een barrière tussen de wijken aan weerszijden van de weg en kent al diverse incidenten met langzaam verkeer, dus is een veilige oversteek essentieel.

Analyse
In het HIB en het onderliggende verkeersonderzoek (V&OR, aug/sept 2020)is aangegeven dat de WO een 30km-weg dient worden. Diverse ontsluitingswegen binnen de gemeente Amsterdam zijn sinds december 2023 een GOW30-weg .

Het opstelvak rechtsaf van de NSM-brug (Zijkanaal I) is met ca. 30 meter lengte zeer beperkt, waardoor er snel terugslag op de doorgaande west-> oost richting op de Klaprozenweg kan plaatsvinden. Stremming van het Plusnet Auto en van het Plusnet Bus, of er uit voorvloeiende verkeersonveiligheid dient te worden voorkomen.

Problemen
- Het opstel vak rechtsaf vanaf de NDSM is beperkt van lengte, wat negatief kan uitpakken voor de doorstroming van auto en mogelijk ook de verkeersveiligheid op de Klaprozenweg.
- De situering van het kruispunt is door vaste grenzen beperkt in mogelijkheden.

Circulaire wijk
Buiksloterham zal zich de komende jaren ontwikkelen tot circulaire stadswijk voor wonen en werken. Hét gebied in Amsterdam waar we leren door te doen en circulariteit in de praktijk brengen. Dat doet de gemeente en dat doen de stakeholders in het gebied. Het manifest Circulair Buiksloterham (2015) dient als basis voor deze beweging. De duurzame doelen voor de Openbare Ruimte van Buiksloterham zijn beschreven in het (HIB). De focus ligt op energie, materialen, groen, water en mobiliteit. Zo krijgt duurzaamheid en circulariteit standaard een plek in gemeentelijke aanbestedingen/ uitvragen. Zowel voor de uitvoering (slim en schoon werken, bouwlogistiek en BLVC) als voor de (definitieve) inrichting.

Puccini is de leidraad, maar er zijn mogelijkheden om hiervan af te wijken. Bijvoorbeeld op basis van het addendum Circulariteit in de Openbare Ruimte. De afwijking dient wel gemotiveerd te worden bij de Commissie Puccini-methode. Onze werkwijze is in juni 2020 besproken met de Commissie en in principeakkoord bevonden.

Buiksloterham heeft een eigen materialen hub. Mogelijk kunnen materialen gebruikt worden bij de herinrichting van het kruispunt.

- Een aandachtspunt is de ambitie om 80% circulair materiaalgebruik toe te passen in de hoofdinfra. Het project betreft het aanpassen van een doorgaande weg die er slechts circa 10 jaar ligt. Het kruispunt kenmerkt zich door intensief gebruik. Dit kan meewegen bij de afdeling beheer of gebruikt materiaal geaccepteerd wordt.

1.4 Samenvatting van uitgangspunten uit relevante kaders, beleidsdocumenten e.d.

Verschillende kaders en beleid van Gemeente Amsterdam vormen de uitgangspunten voor de Kruispunt KRW-WO. Daarnaast onderscheiden we agenda's en programma's. Hieronder volgt een korte meest relevante opsomming. Een uitgebreide lijst van het diverse beleid is te vinden op de website https://hior.amsterdam.nl.

Het planologisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan Buiksloterham vastgesteld in 2009 en de Westelijke Ontsluiting is gewijzigd in het bestemmingsplan 5e herziening.

1.4.1 Bestemmingsplan Buiksloterham 2009 en 5e partiële herziening

Geldende bestemmingsplan dateert uit 2009. Dit plan is opgesteld om de transformatie van Buiksloterham mogelijk te maken. Het beschrijft ook het raamwerk van de openbare ruimtes en toekomstige karakter van de straten.

De Klaprozenweg ligt gesitueerd op de grens van verschillende bestemmingsplannen, zoals "Verbreding Klaprozenweg" en "Klaprozenbuurt". Dit kruispunt is een gevolg van de realisatie van de Westelijke Ontsluiting en concentreert zich alleen op plan Buiksloterham.

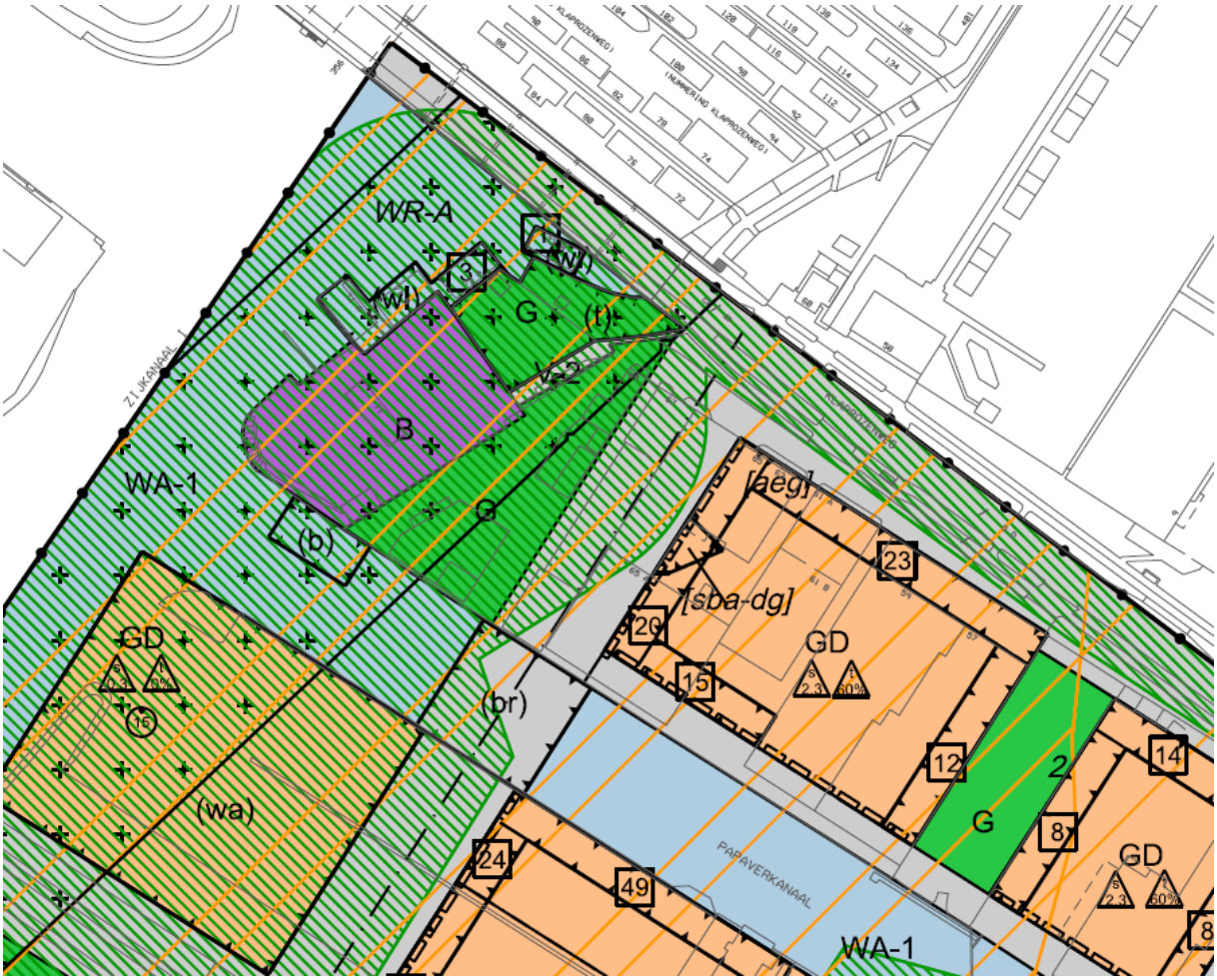
De kern van het raamwerk openbare ruimte wordt gevormd door het net van hoofdstraten in Buiksloterham. Er wordt gestreefd naar een raster van verbindingen met meerdere routemogelijkheden om door het gebied te bewegen en die alle gebieden ontsluiten.
Er wordt binnen het plangebied onderscheid gemaakt in hoofdstraten en overige straten.
De Klaprozenweg en de Papaverweg in het verlengde daarvan vallen weliswaar gedeeltelijk binnen het plangebied, maar zijn een uitzondering met hun eigen profiel met in de toekomst twee maal twee rijstroken. De hoofdstraten vormen samen een raamwerk dat ingericht wordt op 50 kilometer per uur met vrijliggende fietspaden.

Overal wordt gestreefd naar een basisprofiel met een breedte van 30 meter. Profiel en inrichting vertonen een samenhangend beeld met een rijbaan van zwart asfalt, trottoirs van grijze betontegels en een fietspad van rood asfalt. Een bomenlaan van iepen wordt zodanig geplaatst dat voldoende ruimte is voor kabels en leidingen en veranderend gebruik van de straat zonder structurele aanpassingen binnen dit profiel op te vangen is. Uitgangspunt is een 2x1 rijbaan met parkeervakken aan weerszijden. Waar nodig kunnen de zijstroken benut worden voor opstelvakken of bushalteplaatsen. Dit stratenraamwerk vormt de ruggengraat van het ontwikkelingsproces in Buiksloterham.

Het plangebied zal met de auto bereikbaar zijn via de Klaprozenweg (westelijke ontsluiting), de Ridderspoorweg en de Distelweg. Binnen het plangebied zullen de volgende wegen worden ingericht als

50 kilometerweg: Distelweg, noordelijk deel van de Grasweg, Asterweg, Papaverweg, Ridderspoorweg en westelijke ontsluiting. Hierdoor ontstaat een route waarover het verkeer afgewikkeld kan worden.

15 jaar later zijn nieuwe beleidsstukken vastgesteld die opgenomen uitgangspunten overschrijden. De beleidsnota '30-km in de stad' introduceert een nieuwe straatcategorie: GOW30. De nieuwe categorie GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. De toekomstige WO zal binnen deze categorie vallen. Klaprozenweg valt in de categorie GOW50 en blijft een 50km/u straat.



Afbeelding 3: kruispunt KRW-WO, zoals vastgelegd in het Bestemmingsplan Buiksloterham (2009)

Volgens bestemmingsplan zou de WO een straat met eenzijdig fietspad worden om aan te sluiten op toen het asymmetrisch profiel op de Grasweg. Het vastgestelde voorkeursprofiel uit de NvU van de WO Noord heeft twee fietspaden aan weerszijde van de rijbaan.

Voor het kruispunt gelden de volgende regels:

- Lichtmasten zijn maximaal 10 meter hoog;
- Voor de bestemmingsvlakken 'Verkeer-1' (V-1) geldt dat de as van de weg overeenkomstig de aanduiding op de plankaart moet worden gerealiseerd.
- Voor de bestemmingsvlakken 'Verkeer-1' (V-1) geldt voor de Klaprozenweg een maximum van 2 rijstroken per rijrichting.

De 5e partiële herziening (2019) heeft als doel het noordelijke deel van het tracé (vanaf de Klaprozenweg tot aan de aansluiting met de Papaverweg) circa 38 meter in oostelijke richting mogelijk te maken. Door de verschuiving zijn de huidige gemengde bestemmingen deels gewijzigd in een verkeersbestemming en vice versa.

Het beoogde tracé van de westelijke ontsluiting sloot niet goed (meer) op het, in het bestemmingsplan 'Buiksloterham', daarvoor gereserveerde en bestemde tracé aansluit. Dit is gebleken na herinrichting van de Klaprozenweg en aan de hand van actuele verkeerstechnische eisen.



Afbeelding 4: Het kruispunt KRW-WO, zoals vastgelegd in de 5e partiële herziening v/h bestemmingsplan Buiksloterham (2019)

Door de aanpassing van het profiel, waarbij het tracé voor de ontsluiting in oostelijke richting opschuift, kan een aansluiting op de Klaprozenweg worden gerealiseerd die, mede doordat er voldoende ruimte ontstaat die nodig en vereist is om een opstelvak te kunnen maken voor afslaand verkeer, aan de actuele verkeerstechnische eisen voldoet en voor nu en in de toekomst een aanvaardbare doorstroming garandeert.
Voor de nieuw beoogde situering van het tracé van de westelijke ontsluiting is geen alternatief voorhanden.

De bestaande bedrijven en woonboten aan de Klaprozenweg ter plaatse van het tracé van de westelijke ontsluiting worden ontsloten via een ventweg met éénrichtingsverkeer (van west naar oost). Ongeacht de locatie van het tracé van de westelijke ontsluiting (i.c. op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buiksloterham' of op grond van deze 5e herziening) wordt door de aanleg hiervan de ventweg doorsneden. Om een goede ontsluiting voor de woonboten en de bedrijfslocaties die aan beide uiteinden van de ventweg zijn gelegen, i.c. scheepswerf Stella Maris, mogelijk te maken wordt de verkeersbestemming langs het Papaverkanaal voortgezet. Ook de twee vlakken met de bestemming 'Gemengd' ter weerszijden van de westelijke ontsluiting kunnen via de verkeersbestemming langs het Papaverkanaal worden ontsloten.

De onderzoeksresultaten laten zien dat het bouwprogramma Buiksloterham in de planvariant 2028 in totaal circa 16.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) genereert. Het wegvak van

de nieuw aan te leggen westelijke ontsluiting (in het verlengde van de Grasweg) tussen de Papaverweg en Klaprozenweg wordt ingeschat op een verkeersintensiteit van ca. 6.000 mvt/etm. Door de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg wordt de Ridderspoorweg sterk ontlast. Op het wegvak tussen de Papaverweg en Klaprozenweg gaat het om een totaal van ca 1.500 mvt/etm in 2028. De rapportage (Verkeersonderzoek Buiksloterham, V&OR, 2020) met de onderzoeksresultaten is als bijlage 2 aan deze toelichting gevoegd.

1.4.2 Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham 2020 (HIB)

Vanuit het HIB zijn er vier concrete doelstellingen voor de ontwikkeling van Buiksloterham meegegeven, namelijk:
1. Verdichting
2. Circulaire wijk
3. Productieve wijk
4. Ongedeelde wijk

Vanuit de 2e doelstelling 'circulaire wijk' is voor dit project relevant dat de ambitie is om 80% van de gebruikte materialen her te gebruiken.

1.4.3 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

In 2021 is een Omgevingsvisie Amsterdam vastgesteld. Het beschrijft ambities in de stad en geeft richting aan de ingrepen in de openbare ruimte in de stad. Amsterdam zet in op meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stad maken. Deze kerndoelen hebben ook invloed op de inrichting van de straten in Buiksloterham.

Rigoureus vergroenen
Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten
- Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

Klaprozenweg is aangemerkt als een groen lint. Dat zijn straten, lanen en fiets-/wandelroutes, die veel groene elementen bevatten, zoals bomenrijen en geveltuinen. Ze functioneren als verbindende lijnen tussen groene gebieden. Het karakter wordt met name bepaald door de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en/of landschappelijke situatie. Het doel is om de samenhang en samenstelling van deze doorgaande groene linten te behouden of te versterken.



Afbeelding 5: Omgevingsvisie groenstructuur

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een ov-, wandel- en fietsstad

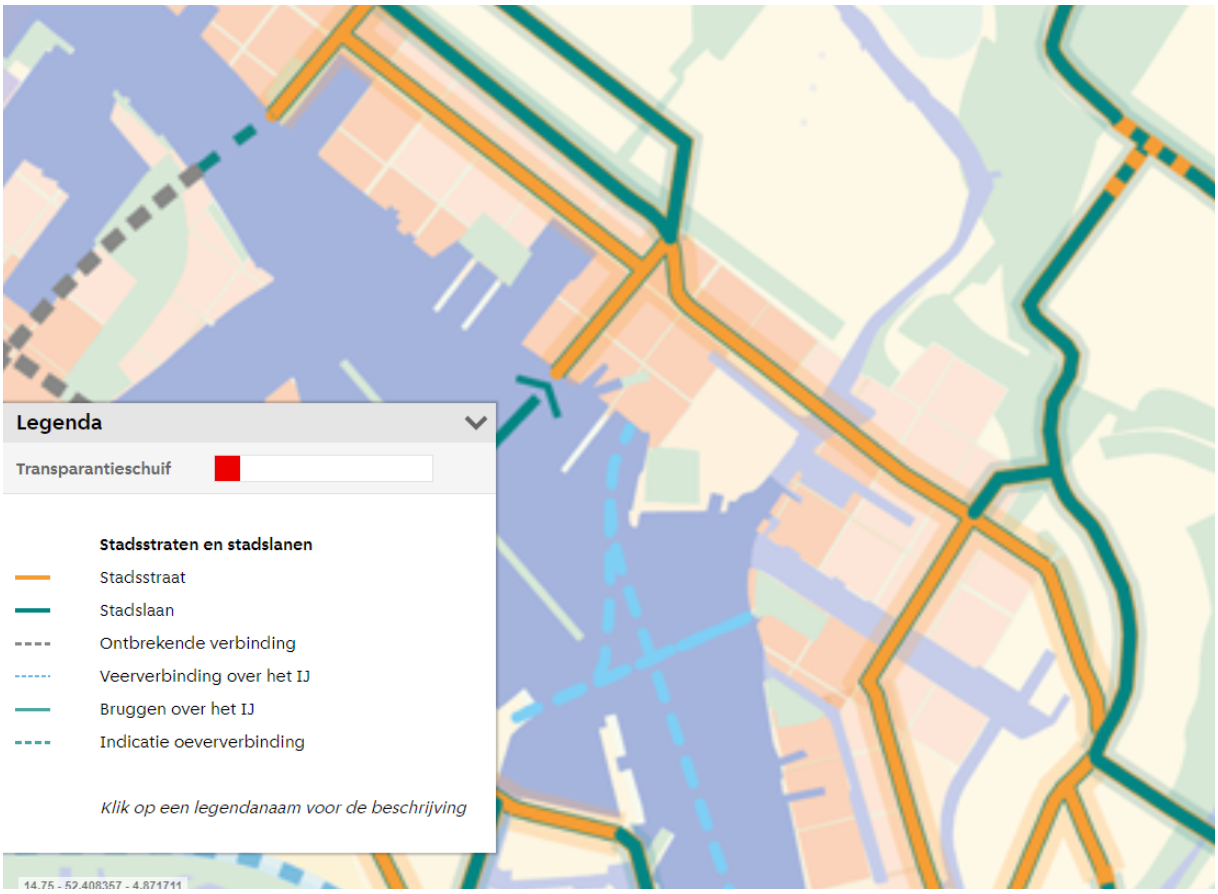
- Een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Schaalsprong metro- en treinnet en vervoerhubs om stad en rest van de regio te verbinden

Stadsstraten

Volgens Omgevingsvisie Amsterdam is Klaprozenweg aangemerkt als een stadsstraat. Stadsstraten zijn een bijzonder soort openbare ruimte. Hier valt doorgaand verkeer samen met functies die publiek aantrekken. In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Dit betekent dat er een balans is tussen verblijven en de verkeersfunctie. De verkeersfunctie mag niet leiden tot barrièrewerking maar draagt wel bij aan de dynamiek die nagestreefd wordt als drager van stedelijke ontwikkeling. Buurten presenteren zichzelf met voorkanten aan dit netwerk van levendige stadsstraten en groene stadslanen. Straten en lanen ontlenen hun kwaliteit aan logisch en veilig ingerichte straatprofielen, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en straatgroen. Indien er bebouwing aan de straat of laan staat, draagt deze bij aan de kwaliteit van de route.
Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast.

Uitgangspunten:

- Ruimte voor groen, voetgangers en fietsers
- Bebouwing draagt aan de kwaliteit van de straat
- De verkeersfunctie mag niet leiden tot barrièrewerking

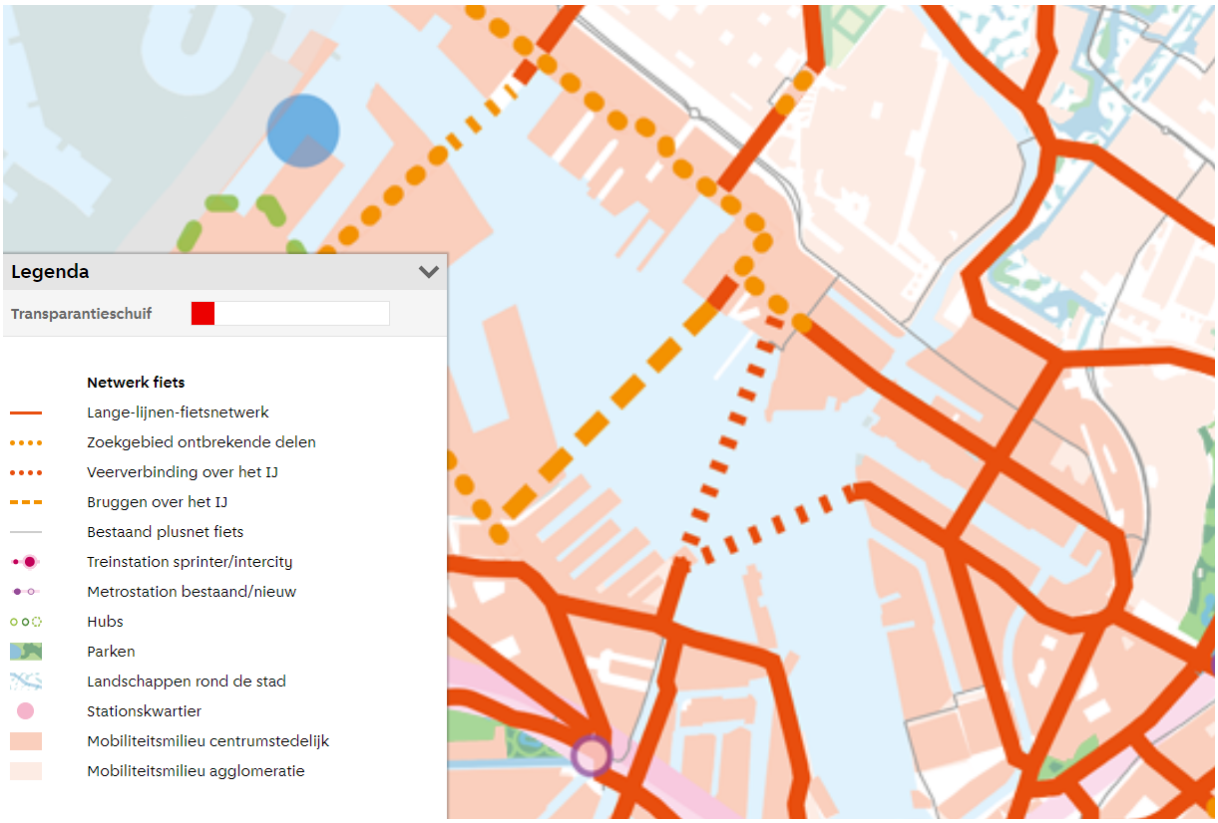


Afbeelding 6: Omgevingsvisie stadstraten en stadslanen. Klaprozenweg en Ridderspoorweg behoren tot stadsstraten

Fietsnetwerk

In een steeds autoluwere stad geldt nog meer dan nu dat je in principe in elke straat comfortabel en veilig kunt fietsen. Vanwege de intensiteit en snelheid van het autoverkeer waren op veel routes in de stad gescheiden fietsvoorzieningen nodig om snel, veilig en comfortabel door de stad te kunnen fietsen. Voor de ontwikkelingen rond het IJ zijn goede doorgaande oost-westverbindingen langs het IJ wenselijk met daartussen veel verbindingen over het water (pontjes en bruggen) met toeleidende routes verder de stad in (ladderstructuur). Het netwerk van hoogwaardige en doorgaande fietsverbindingen ligt zoveel mogelijk langs (toekomstig) autoluwe routes. Hierdoor kan de fiets voldoende ruimte krijgen, bijvoorbeeld door de route in te richten als een ‘gewone’ straat met weinig auto’s (fietsstraat) of met royale fietspaden/-stroken.

Boven op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Klaprozenweg is onderdeel van dit netwerk.



Afbeelding 7: Omgevingsvisie fietsnetwerk

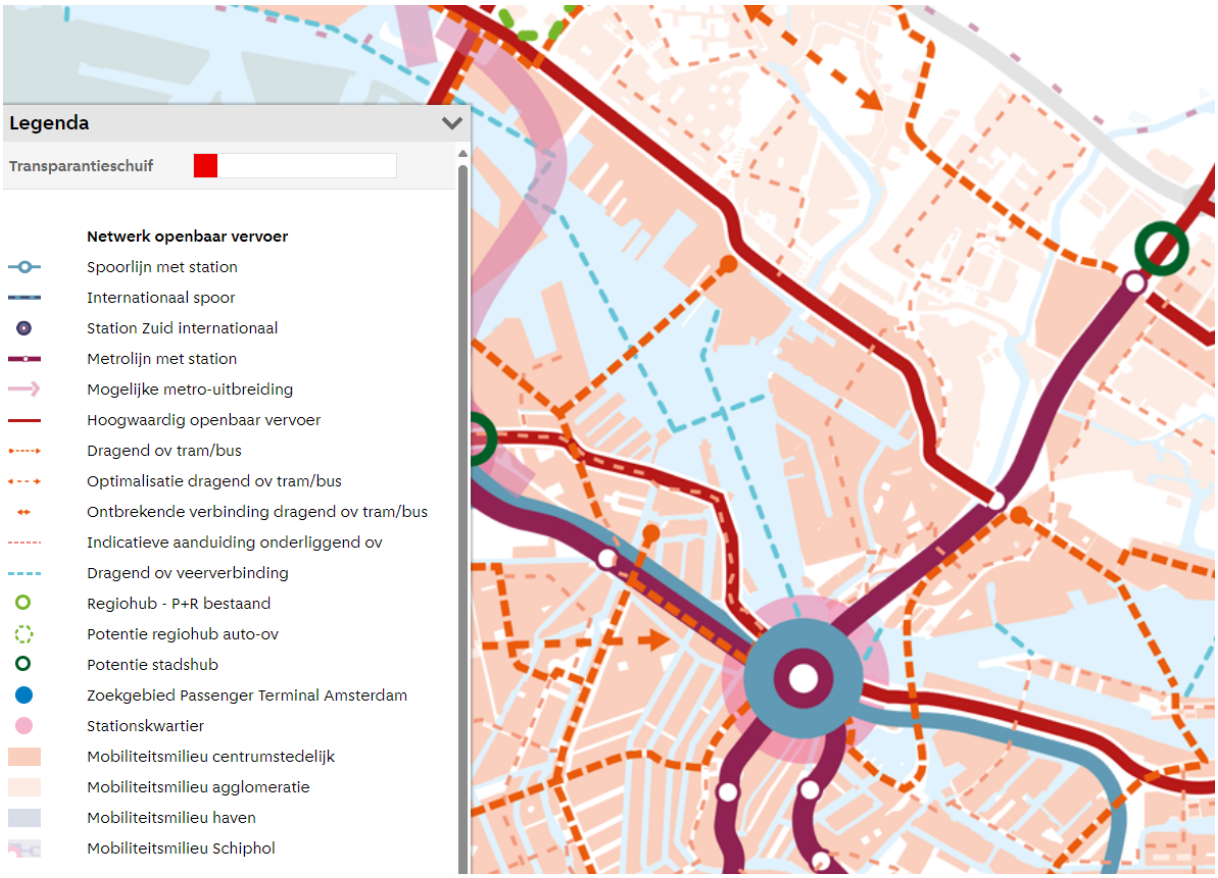
Openbaar vervoer

Klaprozenweg is onderdeel van de belangrijke stedelijke openbaar vervoer verbinding metrostation Noorderpark en Zaandam. Momenteel is dat een busverbinding, maar in de toekomst is een schaalsprong nodig om alle reizigers te kunnen vervoeren. In de Omgevingsvisie zijn twee fases gedefinieerd:

- Fase 1: 2021–2030 Hov Zaan-IJ: Busverbindingen vanaf metrohaltes Noorderpark en Noord richting Zaandam.
- Fase 2: 2031 – 2040: Hov Zaan-IJ Eventuele ombouw van de zuidelijke busverbinding over de Klaprozenweg tot hoogwaardige, snelle bus of gekoppelde sneltram.

Uitgangspunten:

- De inrichting van het kruispunt is geschikt voor de sneltram



Afbeelding 8: Omgevingsvisie openbaar vervoersnetwerk

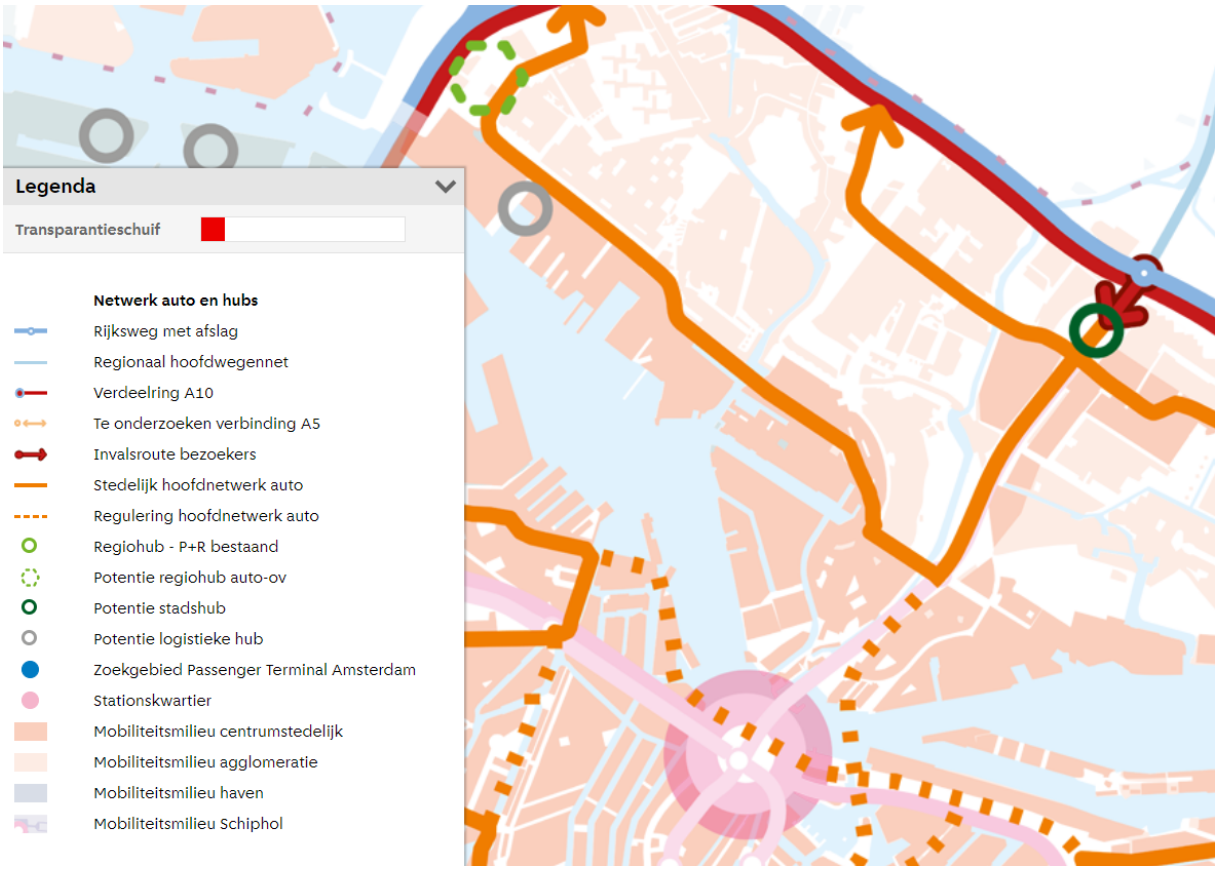
Auto

Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Autoverkeer door de stad wordt gereguleerd. Samen met een snelheidsverlaging op het stedelijk netwerk biedt dit ook mogelijkheden voor nieuwe vervoerswijzen in de stad, zoals lichte elektrische voertuigen voor bevoorrading (LEV's).

Maatregelen:

- Reguleren autoverkeer in de stad (door intelligente toegang, betalen naar gebruik en/of circulatiemaatregelen/'knips');
- Reguleren toegang tot het stedelijke netwerk van autowegen. Voor de inkomende stromen van forenzen en bezoekers minder gelegenheid om de hoogstedelijke gebieden en centra te bereiken met de auto;
- Beperken van het aantal invalswegen in de stad en sturen op gebruik van invalswegen;
- Snelheidsverlaging naar 30 km/uur op het overgrote deel van het hele stedelijke wegennet;
- 'Afvangen' autoverkeer vanuit de regio met hubs;

Klaprozenweg is onderdeel van de Stedelijk hoofdnetwerk auto: Het hoofdnetwerk auto kent een opbouw met ontsluitingslussen vanaf de rijkswegen en zorgt voor beperking van doorgaand verkeer door de stad.



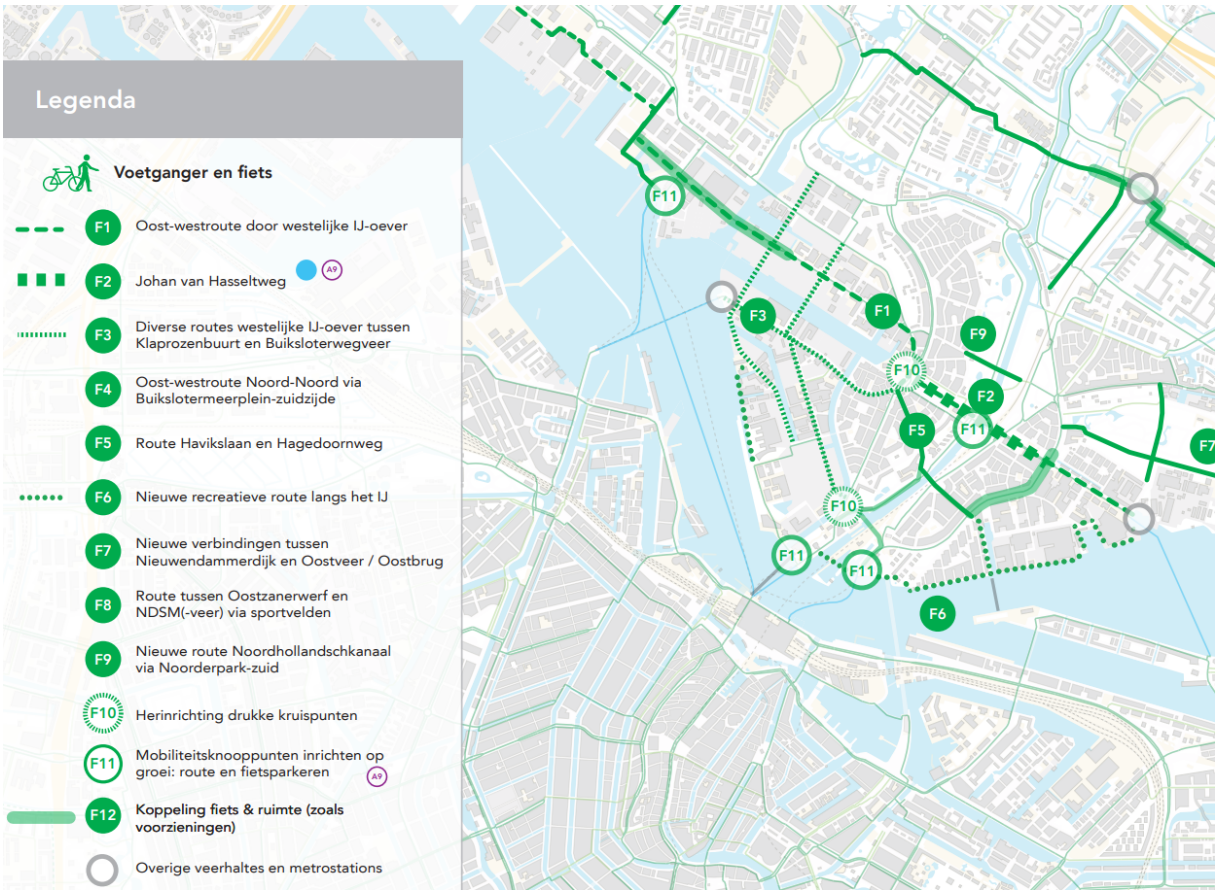
Afbeelding 9: Omgevingsvisie netwerk auto en hubs

1.4.4 Mobiliteitsplan Amsterdam Noord 2021

Er lopen diverse routes langs de westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer. Buiksloterham en Overhoeks vormen een gebied waar meerdere routes een belangrijke doorgaande functie hebben voor het fietsverkeer. Zeker nu het aantal fietsers aanzienlijk zal stijgen langs de westelijke IJ-oever. De routes in Buiksloterham verbinden Noord-West met de Buiksloterwegveer via Overhoeks. Hiervoor zijn drie routes aan te wijzen.

Als laatste de fietsroute Grasweg met de nieuwe verbinding met nieuwe bruggen over het Papaverkanaal en Johan van Hasseltkanaal. Ook daar is eenduidigheid de kernsleutel. De aansluiting met de Klaprozenbuurt en Metaalbewerkersweg gebeurt door de nieuwe verbinding in Buiksloterham in één keer door te trekken in de Klaprozenbuurt, inclusief goede oversteekbaarheid over de Klaprozenweg.

In het Mobiliteitsplan Noord wordt een bushalte (met fietsparkeervoorziening) gewenst rond de NSM-brug en daarmee rond de kruising met de Westelijke Ontsluitingsweg.



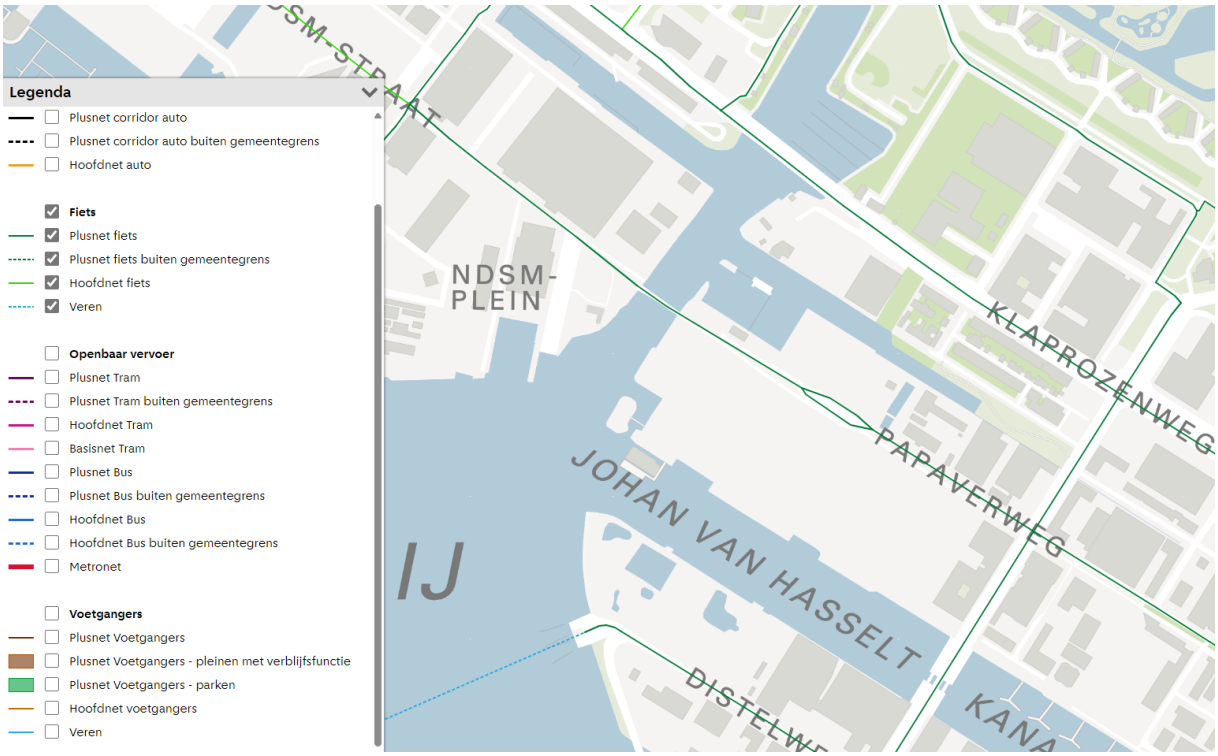
Afbeelding 10: Mobiliteitsplan Noord

1.4.5 Beleidskader Verkeersnetten

In het Beleidskader Verkeersnetten is vastgesteld op welke plekken in de stad prioriteit gegeven wordt aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en de auto en welke eisen gesteld worden aan de infrastructuur. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie netwerken: Plusnet, Hoofdnet en basisnet. Deze keuzes zijn nodig om de groeiende stad nu en in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Klaprozenweg behoort tot 3 Plusnetten, te weten die van de fiets, het openbaar vervoer (OV) en de auto.

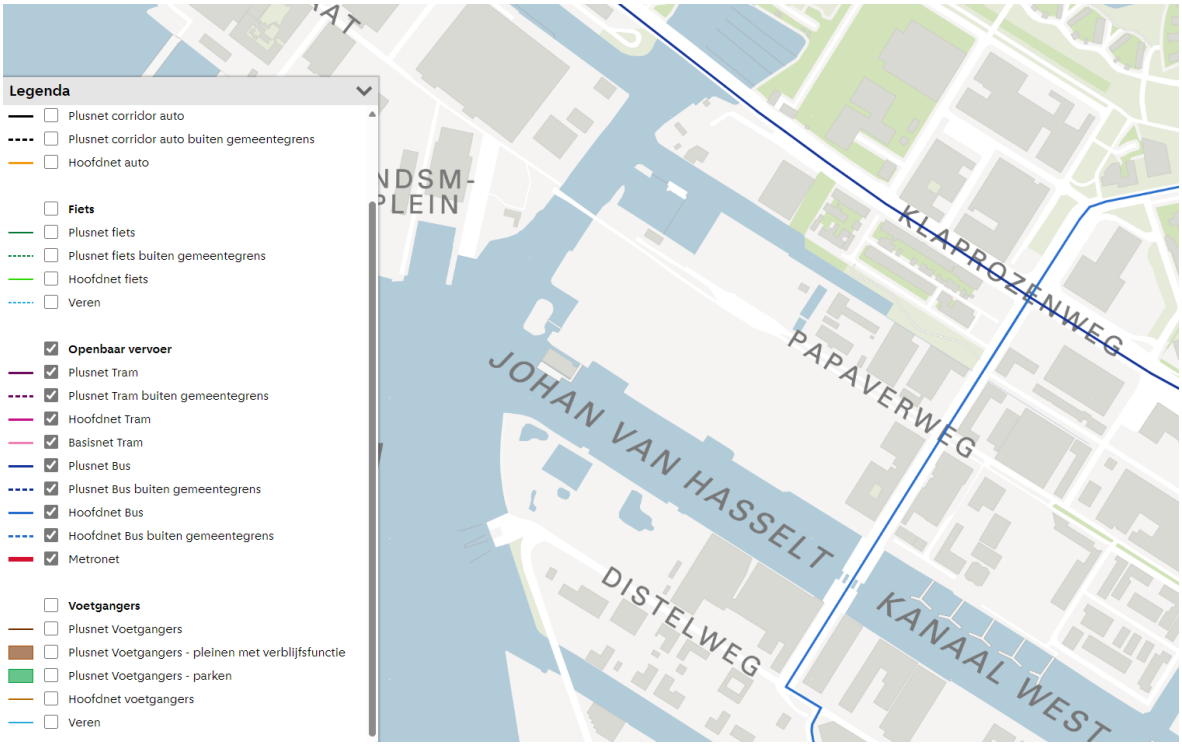
Het Plusnet Fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen. Het zijn de belangrijkste verbindingen tussen stadsdelen en met de regionale fietsroutes. Fietsers moeten snel, veilig en comfortabel van het Plusnet gebruik kunnen maken. Voorwaarde hierbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren.



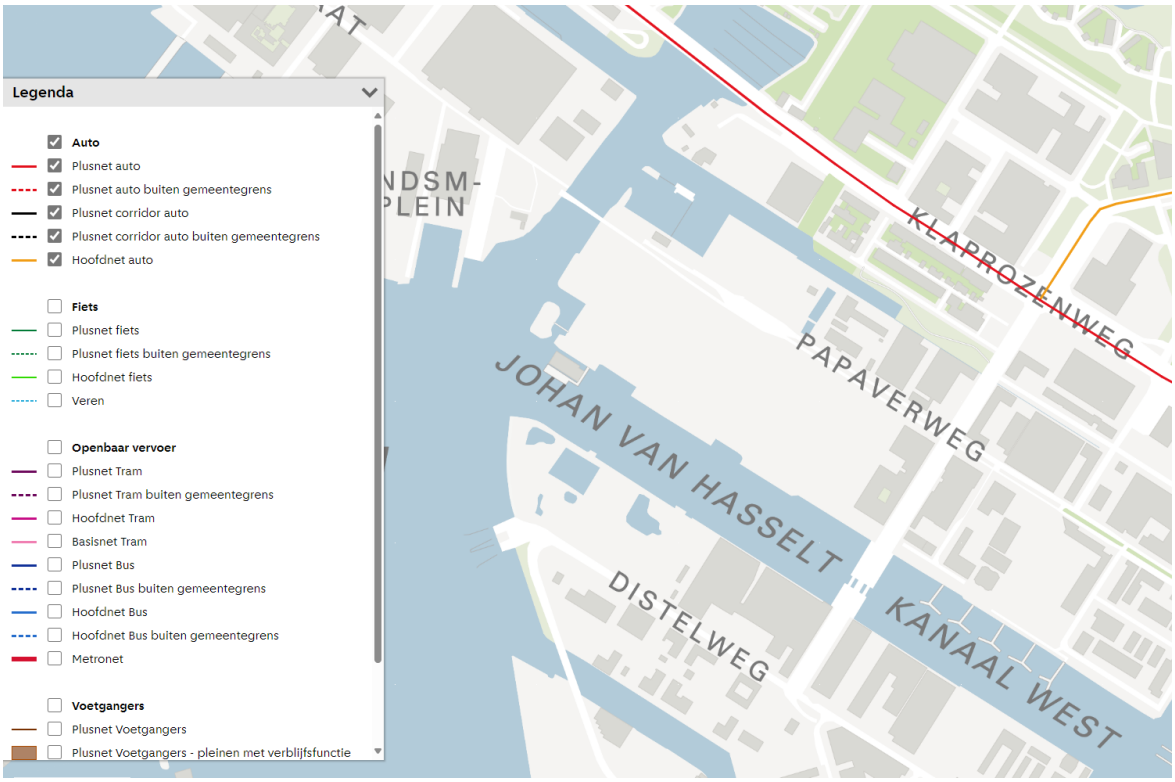
Afbeelding 11: Beleidskader Verkeersnetten

Na de realisatie van de Westelijke ontsluiting en de fietsverbinding naar de Buiksloterdijk zal deze nieuwe verbinding volgens Vervoerregio Amsterdam ook onderdeel worden van de Plus- of Hoofdnet fiets.

Het Plusnet OV bestaat uit de belangrijkste busroutes, die aanvullend op het trein- en metronetwerk, de hoofdstromen tussen de verschillende stadsdelen met elkaar en met het trein- en metronetwerk verbinden. Het accent ligt hier op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, goede doorstroming en een hoge mate van betrouwbaarheid. Op het Hoofdnet OV ligt het accent op het behouden en waar mogelijk verhogen van de betrouwbaarheid en het behouden van rijsnelheden op routeniveau.



Afbeelding 12: Beleidskader Verkeersnetten Plusnet Openbaar vervoer

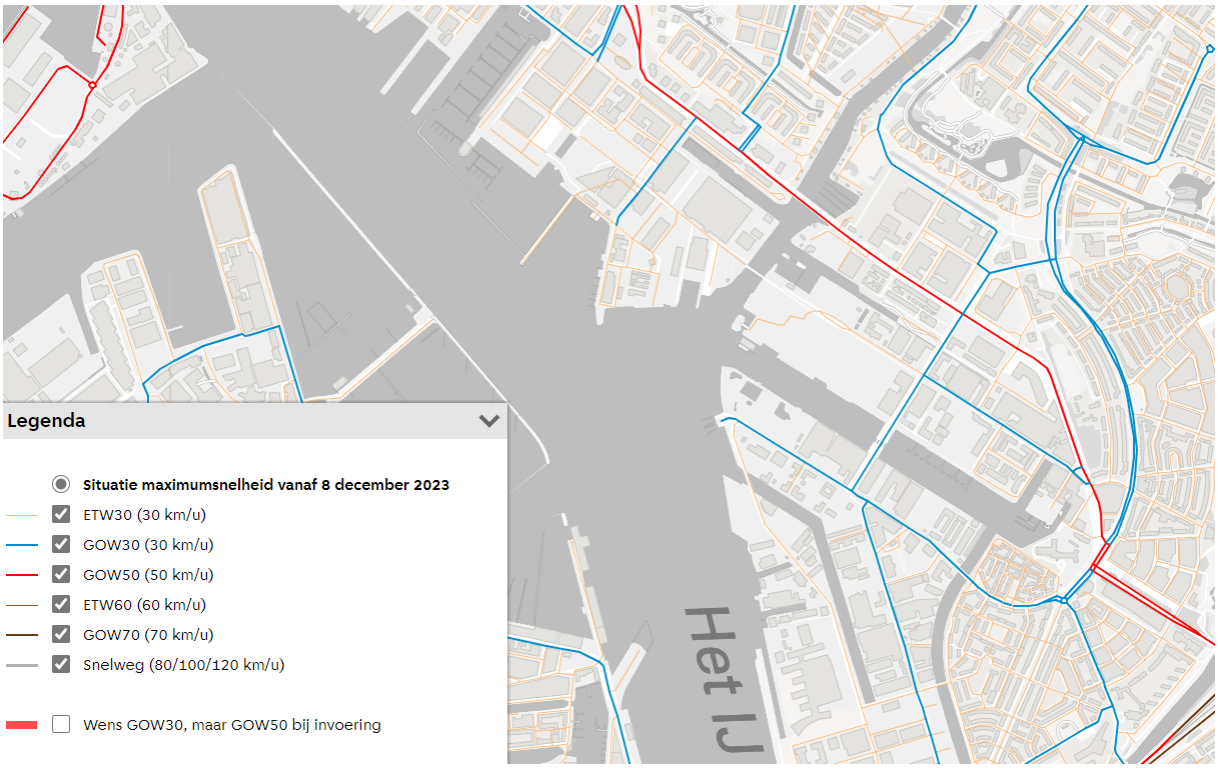


Afbeelding 13: Beleidskader Verkeersnetten Plusnet Auto

1.4.6 Amsterdam veilig en leefbaar: 30 km/u in de stad

Vanaf 2023 is de snelheid in de stad verlaagd. De stad wordt steeds drukker en daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk staan. Verlaagde snelheid verbetert de verkeersveiligheid en vermindert de geluidsoverlast. De auto krijgt een plek die beter past bij het stedelijk verblijfsklimaat. Op bijna alle wegen in het stedelijk gebied in Amsterdam is in principe een maximumsnelheid van 30 km/u. In Noord blijven de belangrijkste Plusnet-autoroutes 50 km/u, omdat deze als niet-stedelijk zijn geclassificeerd. Deze wegen liggen veelal op een dijklichaam of hebben geen of vrijwel geen direct aanliggende bebouwing.
Er is een nieuw straattype geïntroduceerd: GOW-30. De maximumsnelheid van 30 km/u geldt voor iedereen. Ook bussen en taxi's. Op vrijliggende trambanen kunnen trams, bussen en taxi's 50 km/u blijven rijden. De inrichting van een GOW30 heeft zowel kenmerken die bij een doorgaande weg horen als kenmerken die bij een weg horen met een lagere maximumsnelheid.

Klaprozenweg blijft een 50km/u straat, en WO zal onder GOW-30 categorie vallen.



Afbeelding 14: wegcategorieën, rood GOW50, blauw GOW30, oranje ETW30 straten

De regels voor de GOW50 straten zijn aangescherpt. Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan, vrij liggende fietspaden zijn verplicht. Laden en lossen mag alleen bij de uitzondering. Deze straten kennen alleen met verkeerslichten gereguleerde oversteken.

Uitganspunten voor het kruispunt:

- GOW50-weg Klaprozenweg heeft voorrang op de GOW30-weg Westelijke Ontsluitingsweg. De Klaprozenweg kent grotere stromen verkeer en valt tevens onder de Plusnetten Auto, Bus en Fiets waardoor dit de voorrangsweg is.
- Geen parkeerplekken langs Klaprozenweg. Terughoudend met laden en lossen.

1.4.7 Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld

De Puccinimethode staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte; alle straten, pleinen, parken en plantsoenen. Een kwalitatief goede, fysieke inrichting is gebruiksvriendelijk, veilig, beheerbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi. Bij de inrichting van de openbare ruimte brengt de Puccinimethode al deze belangen en eisen samen in breed gedragen voorstellen en afspraken.

Voor de inrichting gebruiken we zo duurzaam mogelijke materialen met een lange (technische) levensduur. Hergebruik is goed mogelijk en restmateriaal kan goed worden gerecycled. We bekijken op grote en kleine schaal hoe we een plan zo klimaatbestendig mogelijk kunnen uitvoeren. In overleg met beheer kan er tevens afgeweken worden van puccini indien er extra circulariteit tot stand gebracht kan worden. Puccini bevordert tevens hergebruik uit andere delen van de stad.

Een plan is alleen duurzaam als we het goed kunnen beheren. Een straat, plein of park kan er mooi uitzien na aanleg met 'duurzame' materialen en principes. Maar als we het niet goed kunnen beheren, moet er vervroegt worden ingegrepen, wat de duurzaamheid van de inrichting niet ten goede komt. Duurzaamheid is dus gebaat bij beheerbaarheid. Eisen vanuit beheer zijn daarom mede maatgevend voor het ontwerp: beheerders zijn van meet af aan betrokken bij de planvorming. Voor de definitieve aanleg moet duidelijk zijn dat een duurzaam en toekomstig beheer mogelijk is.

De Vloerkaart Puccinimethode Rood geeft aan welke materialen we toepassen op de trottoirs en in de rijbanen van Amsterdam. Alle rijbanen van GOW50-wegen voeren we uit in asfalt, ETW30-wegen (erftoegangswegen) voeren we uit in gebakken materiaal en de tussenliggende categorie GOW30-weg kan in beide worden uitgevoerd. Voor het trottoir gebruiken we hoofdzakelijk 30x30 betontegels. Deze tegel doet in veel opzichten niet onder voor gebakken materiaal en is goedkoper en makkelijker herstraatbaar in geval van onderhoudswerkzaamheden.

Klaprozenweg en omgeving (ook toekomstige WO) is in de Zone B aangeduid - 19e eeuwse gordel, Tuindorpen en Noordelijke IJ-oever. Hier zijn de trottoirs in principe verhard met 30x30 betontegels met toeslag. Langs de rijbaan is een stevige 30cm brede trottoirband.

De GOW50 (Klaprozenweg) is ingericht met een rijbaan van asfalt. Langs een GOW50 wordt niet geparkeerd. Fietsers hebben een vrij liggend fietspad. De trottoirs worden uitgevoerd in klinkers of tegels, afhankelijk van de vloerkaart. De GOW30 (WO) wordt ingericht met klinkers. Deze afwijking is reeds besproken en akkoord met de Puccini commissie. Langs de rijbaan kunnen parkeerstroken liggen. Voor de fietsers kan gekozen worden voor een vrij liggend fietspad of fietsstroken. De trottoirs worden uitgevoerd in klinkers of tegels, afhankelijk van de vloerkaart.



Afbeelding 15: Vloerkaart Handboek Rood

1.4.8 Amsterdam Rainproof Het omgevingsprogramma riolering (2022-2027)

De Gemeente is verantwoordelijk om de stad Rainproof maken. Het klimaat verandert, waardoor de hoosbui die eens in de honderd jaar kan voorkomen steeds meer neerslag betekent. In de programmaperiode gaat Amsterdam ervan uit dat geen schade mag voorkomen bij een bui van 70 mm in één uur. Daarnaast moet de inrichting waarborgen dat vitale infrastructuur blijft functioneren bij een hoosbui die eens per 250 jaar voorkomt, wat nu overeenkomt met een bui van 90 mm in één uur. Ieder gemeentelijk project in de openbare ruimte moet voldoen aan de norm van 70 mm bij oplevering om de stad Rainproof te krijgen.

Inrichting van de openbare ruimte moet klimaatbestendig zijn met hemelwater verwerkende voorzieningen boven- als ondergronds.
Toepassen van de voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater: 1. gebruik, vasthouden, infiltratie; 2. vertraagd oppervlakkig afvoeren, 3. afvoeren via hemelwaterstelsel;

Uitganspunten:
- Een bui van 70 mm in één uur mag geen schade veroorzaken aan de omliggende gebouwen

1.4.9 Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 schetsen we op hoofdlijnen waarom en hoe we Amsterdam circulair willen maken. Dit is onze doelstelling in cijfers: de gemeente Amsterdam wil in 2030 50% minder primaire grondstoffen (die nog nooit eerder zijn gebruikt of gerecycled) gebruiken, en uiterlijk in 2050 100% circulair zijn. In de openbare ruimte – van wegen en bruggen tot speeltuinen – kunnen we duurzame materialen gebruiken. Bovendien kunnen we de stad klimaatadaptief inrichten, zodat Amsterdammers schonere lucht inademen.

Uitgangspunten:
- Vanaf 2023 gebruiken we circulaire criteria als norm bij werken in de openbare ruimte.
- We gaan circulair om met de bestaande stad.

Uit dit beleid is “Duurzaam tenzij” en “Hergebruik tenzij” uitgerold. Dat houdt in dat we duurzaam en circulair om gaan met het inrichten van de openbare ruimte. Afwijken hiervan kan alleen met onderbouwing en toestemming.

1.5 Relatie met projecten in de omgeving

Binnen projectgebied Buiksloterham
Er zijn diverse raakvlakken met andere projecten te onderscheiden. Hieronder volgt een opsomming:

- Kavel 1a: Bouwontwikkeling aangrenzend aan kruispunt.
  Hier wordt momenteel een afsprakenbrief voor opgesteld, waarna een ontwerptraject start. Voor de realisatie van dit kavel is nog geen exacte planning bekend, het kruispunt zal eerder uitgevoerd worden; Kruispunt KRW-WO is/ wordt onderdeel van de toegang tot dit kavel;
- Kavel 1b fase 1: Bo-Rent wordt begin 2025 gesloopt en de vergunning voor de realisatie van een hotel (fase 1) is reeds afgegeven en onherroepelijk; de bouw van het hotel start medio 2025. Er moet geanticipeerd worden dat het project gelijktijdig met de bouw van het hotel plaatsvindt, en dat er ook gekeken moet worden naar een tijdelijke afwikkeling van het verkeer van- en op de Klaprozenweg. Hierna zal ook een fase 2 nog gepland worden. Raakvlakken zullen dan opnieuw beoordeeld worden.
- Kavel 1b fase 2: In het 4e kwartaal 2026 is nu de start van de bouw van de wooncomplexen op het zuidelijk dele van kavel 1b gepland. Bereikbaarheid voor alle ontwikkelingen en projecten van de gemeente zal in goed overleg met de betrokkenen afgestemd worden.
- De Scheepswerf Stella Maris, huurt grondperceel van de gemeente, (groot materieel) is momenteel bereikbaar via de huidige ventweg van de Klaprozenweg; na de realisatie van de kruispunt KRW-WO zal de toegang van het perceel veranderen. Dit vindt plaats in goed overleg met de betrokkenen;
- Woonboten Klaprozenweg zijn momenteel bereikbaar via de huidige ventweg van de Klaprozenweg; na de realisatie van de kruispunt KRW-WO zal de toegang van het perceel veranderen. Dit vindt plaats in goed overleg met de betrokkenen;
- Het onderhoudsgebouw van Tennet grenst aan de Klaprozenweg. Voor de aanleg van het kruispunt zijn er ingrepen nodig aan het voorterrein van dit gebouw. Het Tennet terrein zal pas na de realisatie van het kruispunt her ontwikkeld worden;
- Toekomstige straat Westelijke Ontsluitingsweg: de inrichting van het kruispunt zal moeten aansluiten op de toekomstige inrichting van deze straat.
- Onderdeel van de Westelijke ontsluiting is Brug 3. De uitvoering van de brug kan overlappend met realisatie van de Kruising gerealiseerd worden. Afstemming in logistiek is belangrijk.

Buiten projectgebied Buiksloterham
Er zijn diverse raakvlakken met andere projectgebieden te onderscheiden. Hieronder volgt een opsomming:

- Klaprozenbuurt heeft plannen voor een noordelijke aansluiting van het GVB-terrein. Hier bestaat de wens om de busremise van GVB in de toekomst ook te ontsluiten via het Kruispunt. Deze plannen zijn nog niet concreet en komen veel later na uitvoering van het kruispunt. In dit project wordt hier verder geen rekening mee gehouden.
- Aan de noordzijde van de Klaprozenweg nabij inrit woonboten wordt een restaurant gerealiseerd. Dit vindt op eigen terrein plaats en heeft geen raakvlak met het ontwerp van het kruispunt.
- Volgens de Investeringsnota Klaprozenbuurt bestaat de wens een fietsverbinding tussen Klaprozenweg naar de Buiksloterdijk te realiseren. Dit wordt in een latere fase door Klaprozenbuurt opgepakt.
- HOV Zaanij verbinding. Vanuit Vervoer Regio Amsterdam dient de planvorming nog te starten voor dit programma. Een hoogwaardige OV-verbinding die over de Klaprozenweg gaat. Grote conflicten dienen hier opgelost te worden in noord en nieuwe kruisingen zijn altijd in dit kader ongewenst.
- Integrale Visie Stadsstraat Klaprozenweg en omgeving: In deze Visie wordt een breder profiel van de Klaprozenweg voorgesteld in NDSM en de Klaprozenbuurt, met o.a. meer langzaam verkeersoversteken, maar ook met een zuidelijke langzaam verkeersbrug over het Zijkanaal I. Deze langzaam verkeersbrug sluit aan op de westelijke ontsluitingsweg ter plaatse van de kruising met de Klaprozenweg.

1.6 Wensen en eisen die zijn geuit door stakeholders

Ten behoeve van de realisatie van het project Westelijke ontsluitingsweg-Noord zijn in 2020 en 2024/ 2025 gesprekken gevoerd met belanghebbenden. In de gesprekken zijn de belangen besproken en relevante eisen en wensen ten aanzien van die belangen verkend. Van de gesprekken zijn verslagen gemaakt en de eisen en wensen zijn opgenomen in voorliggende samenvatting. Wensen en eisen die zijn gehonoreerd maken deel uit van de Nota van Uitgangspunten.

De van toepassing zijnde eisen/ wensen vanuit Noord zijn gehandhaafd en geactualiseerd.

1. De geïnterviewde externe belanghebbenden zwaren: Brandweer, stadsdeel Noord portefeuillehouder Verkeer / OR namens bewoners), Vervoer Regio Amsterdam, Waternet, Tennet, Stella Maris, De Berg Investments, Havenbedrijf, GVB Bussen, Liander, Waternet. Daarnaast is er een bewonersavond georganiseerd waarin bewoners/belanghebbenden hun wensen kenbaar hebben kunnen maken.

SE001 Bereikbaarheid
- Stella Maris wenst een ontsluiting via de Klaprozenweg. Voor bestemmingsverkeer is toegang via de rechtsaffer mogelijk. Incidenteel groot transport ten behoeve boten dient via de nieuwe Verlengde Monnikskapstraat er in en via de rechtsaffer onder begeleiding eruit te rijden.
- Bewoners: Bereikbaarheid brandweer en ambulance woningen is een aandachtspunt. Het betreft een gebiedsontwikkeling en dus is gebruik van het gebied dynamisch. Nieuwe kavels kunnen gedurende uitvoering in gebruik komen. En de verschillende bouwgebieden dienen routes niet te verstoren.
- Tennet: bereikbaarheid van het onderhoudsgebouw is noodzakelijk. Dit heeft directe impact op de grens van het werkgebied;
  Na herontwikkeling van het Tennet terrein, dat reeds in voorbereiding is, komt het gebouw te vervallen en gaat het terrein deels naar de Klaprozenbuurt;

- Brandweer/ politie: Overrijdbare drempel essentieel om bij nood linksaf vanaf de Klaprozenweg de Westelijke Ontsluiting op mogelijk te maken.

Co-creatie: Aandacht voor logistiek en drukte rondom nieuwe gebouwen

SE002 Veiligheid

- Brandweer: brandkranen;
- Vervoerregio: Geen extra kruisend verkeer op de Klaprozenweg: reeds afgestemd en in variantenstudie meegenomen;
- Vervoerregio: Geen vertraging voor OV op de vrij liggende busbaan op de Klaprozenweg
- Vervoerregio: Extra kruisingen betekent extra risico's/ vertraging op een doorgaande lijn;
- Vervoerregio: Nieuwe kruisingen zijn niet gewenst. Willen ook geen linksaffers; dit geldt dus ook voor de kruising WO-KRW
- Vervoerregio: Er zijn botsende lange termijn belangen in de programma's van de verschillende organisaties;
- Vervoerregio: In de aangeleverde NvU WO van 2021 is/ lijkt de Investeringsnota OV niet meegenomen. Misschien reden omdat de OV-verbinding goed functioneert.
- Vervoerregio: Belang: goede regionale fietsverbinding. Zie ook de fietsverbinding gepositioneerd op de geplande WO; Fietsnetwerken (maps-vervoerregio.nl)
- Stella Maris: bereikbaarheid behouden voor N&H diensten
- Stella Maris: indien aanrijdroute in de toekomstige situatie langs de Verlengde Monnikskapstraat komt te liggen, moet deze weg breed genoeg worden zodat een vrachtwagen en personenauto elkaar kunnen passeren.
- Stadsdeel Noord: Goede oversteekbaarheid van de KRW voor voetgangers en fietsen plus auto's
- Fietsersbond: veilige kruising en niet eenzelfde kruising als de Draaierweg met gevaarlijke betonblokken als noodoplossing
- Bewoners: Tussentijdse oplossingen bedenken om veiligheid in heel Buiksloterham te vergroten: aandachtspunt welke richtingen gaan open na oplevering kruising of handhaven we eerst alleen een bouw in- en uitrit;

SE006 Vormgeving

- Tennet: tijdelijke conflict onderhoudsgebouw in verband met latere sloop. Kruispunt wordt na ontwikkeling Tennet definitief afgemaakt;

SE100 Wegsysteem

- GVB Bussen: van WO linksaf de Klaprozenweg op draaien door auto's leidt tot een gevaarlijke situatie
- Aandachtspunt verkeerslicht Klaprozenweg WO: mag geen negatief gevolg hebben voor doorrijdtijden bus
- Bushalte Klaprozenweg: de bestaande bushalte op de Klaprozenweg verleggen is alleen mogelijk richting de kruising. Echter, de bestaande bushalte wordt intensief gebruikt door de nabije school de Heldring voor gehandicapte kinderen. Niet in scope Kruispunt.
- De Berg Investments: Bezoekers parkeren in OR
- De Berg Investments: wens om taxi's die naar het nieuwe hotel op kavel 1A komen voor de deur parallel aan de Klaprozenweg te voorzien in parkeerruimte.
- Stadsdeel Noord: In het mobiliteitsplan staat op welke manier het traditionele voor de deur parkeren vervangen kan worden door gebruik te maken van mobiliteitshubs etc.
- Stella Maris: Laden en lossen op terrein Stella Maris handhaven. Bereikbaarheid behouden of in ieder geval dezelfde bereikbaarheid handhaven.
- Bewoners: Voetganger, fietser en auto apart van elkaar in verband met de verkeersveiligheid
- Bewoners: Aandacht voor voetganger en mogelijk maken van rondje door de buurt
- Bewoners: Hardloop rondje mogelijk maken

SE400 Groensysteem

- Stadsdeel Noord: De bewoners uit Buiksloterham wensen een groene omgeving, een groene openbare ruimte is ook belangrijk i.v.m. rainproof, klimaatadaptatie en hittestress.
- Bewoners: Kijk naar kansen om groen toe te voegen aan de weg
- Bewoners: de wens om half verharding toe te passen

SE500 Verkeersregelinstallatie

- V&OR: goedgekeurd VRI-systeem conform beheerstandaards
- VRA: VRI-instellingen die voorrang geeft voor de busdiensten, dus geen tot minimale vertraging voor OV

2. Ontwerpverkenning: confrontatie van wensen en eisen

Alle wensen, eisen en beleidsuitgangspunten worden geconfronteerd en geprioriteerd omdat in de praktijk de beschikbare ruimte vrijwel altijd te beperkt is om alles te honoreren. Uit een ontwerpverkenning blijkt of en in welke mate de wensen verenigbaar zijn. In dit hoofdstuk wordt de omgeving van het kruispunt beschreven. Voor het ruimtelijk beeld, de voetgangers (incl. de verblijfsfunctie), de fietsers en de auto/ OV wordt de huidige situatie geanalyseerd. Vervolgens zijn de wensen geïnventariseerd. Deze wensen komen voort uit gesprekken met de verschillende betrokkenen en diverse onderzoeken. Uit de hiernavolgende ontwerpverkenning blijkt of en in welke mate de wensen verenigbaar zijn.

2.1 Algemeen

Wensen

- Spoedige uitvoering in verband met bouwontwikkelingen omliggende kavels.
- Goede afweging tussen belang van de fiets, auto en OV-netwerk.
- Het ontwerp is toekomstbestendig en flexibel, kan in een latere fase aangepast worden.
- De verkeersveiligheid dient niet te verslechteren.
- Er komen parkeerplaatsen te vervallen als gevolg van volledige wijziging van inrichting van het gebied. In overleg met de woonbootbewoners en toekomstige ontwikkelaar wordt herzien of en hoeveel parkeerplekken gewenst zijn.

2.2 Ruimtelijk beeld

Wensen

- Het ontwerp sluit aan bij de NVU Westelijke Ontsluitingsweg Noord (2021 vastgesteld)
- Ontwerp en maatvoering bijdragen aan het verblijfsklimaat van de straat.
- Over het algemeen een groen-, voetgangers- en fietsersvriendelijk gebied
- Bestaande bomen zo veel mogelijk behouden.
- Handboek Rood (Puccini) toepassen.
- Voldoende veilige en brede voetgangers- en fietsoversteken
- Goede oversteekplaatsen voor voetgangers
- Duidelijke en consistente inrichting met continue bandenlijnen
    - Gebruik materialen die weinig warmte vasthouden
    - De kruising is niet aangewezen als bijzondere plek volgens visiekaart Puccini.

2.3 Verkeer en gebruikers

2.3.1 Voetgangers (incl. verblijfsruimte) en fietsers

Wensen

- Voetpad 2.5 tot bij voorkeur 3.6 meter
- Een tweezijdige eenrichtingsfietspad op de WON en Klaprozenweg zuidzijde minimaal 2.5 meter voor een richting, en 4,0 meter (Plusnet Fiets) of 4.50 meter (Groennet Fiets) voor een twee richtingsfietspad aan de noordzijde van de Klaprozenweg.
- Snor- en bromfietsers zijn alleen op de rijweg toegestaan.
- Helling en boogstralen/ verticaal alignement van rijweg en brug(gen) dient te voldoen aan de richtlijnen zoals gesteld in de ASVV en CVC-leidraad.
- Voldoende brede steunpunten in voetgangersoversteken (minimaal 2.0 meter, gewenst 2,5 meter).

- Bij aanleg van fietspaden moet rekening worden gehouden met vergevingsgezinde bandenlijnen en het zo veel mogelijk voorkomen van paaltjes.
- Gelijkvloerse oversteekplekken voor voetgangers.
- Eenvoudig straatprofiel met zo min mogelijk obstakels en barrières.
- In de noordelijke berm bij het TenneT-terrein is beperkt ruimte beschikbaar. Het voetpad zal hier tijdelijk versmalt aangelegd dienen te worden.

2.3.2 Openbaar vervoer en taxi

- Het niet onmogelijk maken van een bushalte (in de middenberm) op de kruising Klaprozenweg – westelijke ontsluitingsweg. Deze bushalte dient te voldoen aan eisen toegankelijke haltes.
- Het niet onmogelijk maken van een busroute via WO, waarbij de rijweg minimaal 6,2 meter breed dient te zijn. Het niet onmogelijk maken van bushaltes in de bermen van de WO.
- Het niet onmogelijk maken van een noordelijke aansluiting richting GVB-werkplaats.
- Het niet verslechteren van de doorstroming van het OV, middels het toepassen van zogenaamde “verre inmelding" en detectielussen in de busbaan (en hierbij rekening houden met de NSM-brug).
- Taxi's maken gebruik van de vrijliggende busbaan.

2.3.3 Auto

- Autoverkeer dient in alle richtingen mogelijk te zijn, maar linksafslaand verkeer van Klaprozenweg naar de WO niet toegestaan tijdens de ontwikkeling van het noordwestelijke kwadrant van Buiksloterham.
- Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van Buiksloterham (en m.n. het gereedkomen van het noordwestelijke kwadrant van Buiksloterham) wordt dit linksaf-vak niet onmogelijk gemaakt.
- De kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluitingsweg wordt voorzien van een VRI.
- Het niet onmogelijk maken van een noordelijke aansluiting op de kruising voor een rijweg in de Klaprozenbuurt.

2.3.4 Parkeren en laden en lossen

- Er komen parkeerplaatsen te vervallen als gevolg van volledige wijziging van inrichting van het gebied. In overleg met de woonbootbewoners en toekomstige ontwikkelaar wordt herzien of en hoeveel parkeerplekken gewenst zijn.

2.3.5 Nood en hulpdiensten

- Nood en hulpdiensten maken gebruik van de vrijliggende busbaan.
- Voor nood en hulpdiensten dient linksaf van Klaprozenweg naar WO wel mogelijk te zijn.

2.4 Verharding

- De busbaan is in beton uitgevoerd.
- De rijwegen dienen in asfalt te worden uitgevoerd.
- De nieuwe maaiveld-inrichting moet een minimale levensduur van 30 jaar hebben.
- De keuze over de verharding van de WO dient nog nader te worden bepaald.

2.5 Groen

- Groeicondities bomen volgens Puccini Handboek Groen
- Inrichting van groen is conform Puccini Handboek Groen

2.6 Technische aspecten en ondergrond

Sanering
Het gebied is grotendeels gesaneerd en er worden geen saneringswerken verwacht. Tijdens definitief ontwerp worden aanvullende bodem- en/ of verhardingsonderzoeken uitgevoerd.

Bommen / NGE
Eind 2018 is voor de gemeente Amsterdam een geactualiseerde CE-Bodembelastingkaart vastgesteld, waarop de verdachte gebieden zijn weergegeven. Het projectgebied is onverdacht voor NGE.

2.7 Verlichting

- Voorzieningen
- Onderhoud (Assetmanagement)

2.8 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

- Rainproof openbare ruimte (70mm), ambitie 90 mm

2.9 Circulaire opgaven op gebiedsniveau

Wensen

- Hergebruik uitkomende grond van Kruising (o.b.v. uitgangspunten grondverbetering en evt. bodemsanering)
- De WO Noord behoort tot de hoofdinfra en voor deze infra geldt een waarborg van de Puccinimethode met puccini-look. Dit betekent uniformiteit in profielen, maximaal hergebruikte puccini-materialen, nieuwe duurzame puccini-materialen en kansen voor een duurzamer product met puccini-look (bijv een duurzamere betontegel zoals de CERO-betontegel).
- 80% Circulair materiaal toepassen bij inrichting openbare ruimte. Hierbij geldt het Addendum Circulariteit in de openbare ruimte geldt als uitgangspunt. Dit addendum beschrijft aanvullend aan de beheerparagraaf uit het HIB de doelen, werkwijze en de verankering van circulariteit in de ruimtelijke structuur van Buiksloterham:
    - We werken volgens de CircularitеitsLadder BSH. Hoe hoger op de ladder, hoe hoogwaardiger het hergebruik en hoe minder milieu-impact;
    - Het ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte is gebaseerd op een of meerdere passende circulaire ontwerpprincipes;
    - Er worden duurzame en circulaire materialen toegepast. Er wordt tijdig onderzoek gedaan naar duurzamere opties in producten en materialen zodat een integrale afweging kan plaatsvinden.
- Hanteren van criteria duurzaamheid en circulariteit bij ontwerp, inkoop en uitvoering.

3. Voorkeursvariant en alternatieve varianten

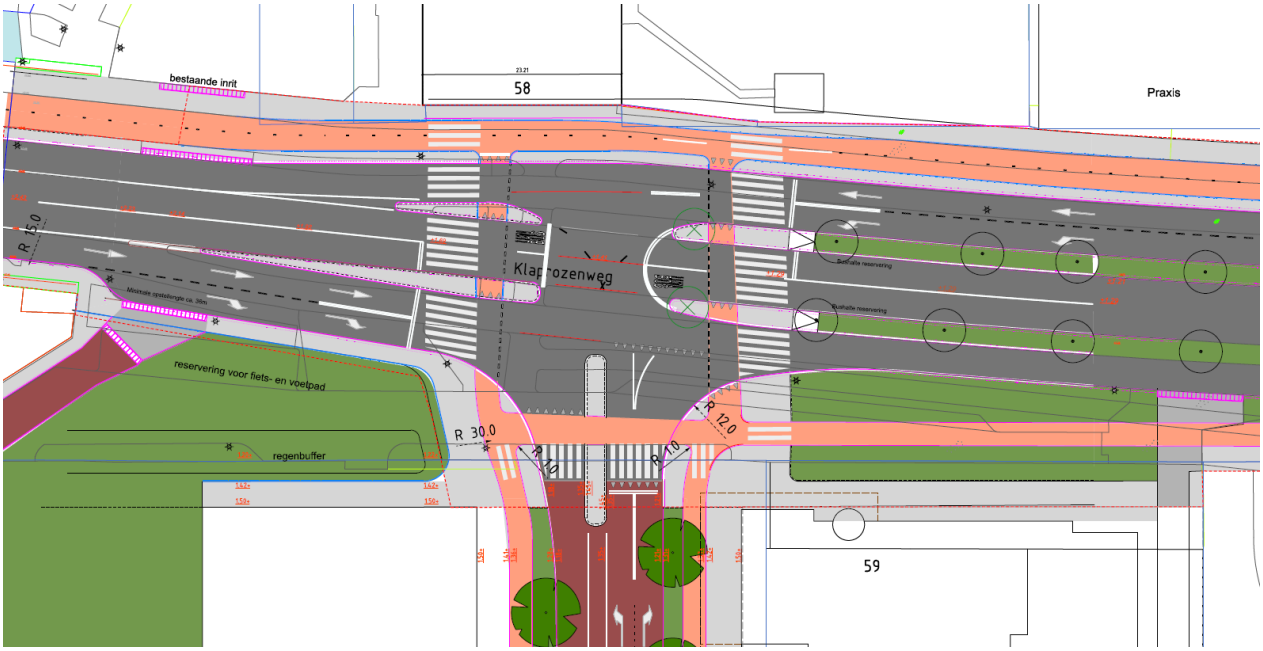
Op basis van de ontwerpverkenning, resultaten van de participatie en de adviezen die zijn binnegenkomen, wordt een voorkeursvariant opgesteld. Deze variant wordt beschreven en aangevuld met denkbare alternatieve varianten.

De vastgestelde voorkeursvariant van de Westelijke ontsluiting Noord betreft een straat met twee vrijliggende fietspaden. Het ontwerp van deze nieuwe straat is een uitgangspunt voor het ontwerp van de Kruispunt.

Voor het Kruispunt zijn twee varianten uitgewerkt:

3.1 Varianten schetsverkenning

Variant 1: Volwaardig kruispunt
Deze variant leidt tot goede en volledige ontsluiting en bereikbaarheid voor de wijk Buiksloterham. Voor een betere verkeersafwikkeling van de kruising komt de westelijke VOP te vervallen. De kruising wordt met verkeerslichten geregeld.



Afbeelding 16. Variant 1

Voordelen
- Alle richtingen beschikbaar
- Accent ligt op de voetganger
- Toekomstbestendig

Nadelen
- Meer kruisend verkeer voor de busbaan
- Meer ruimtebeslag in relatie met Tennet terrein

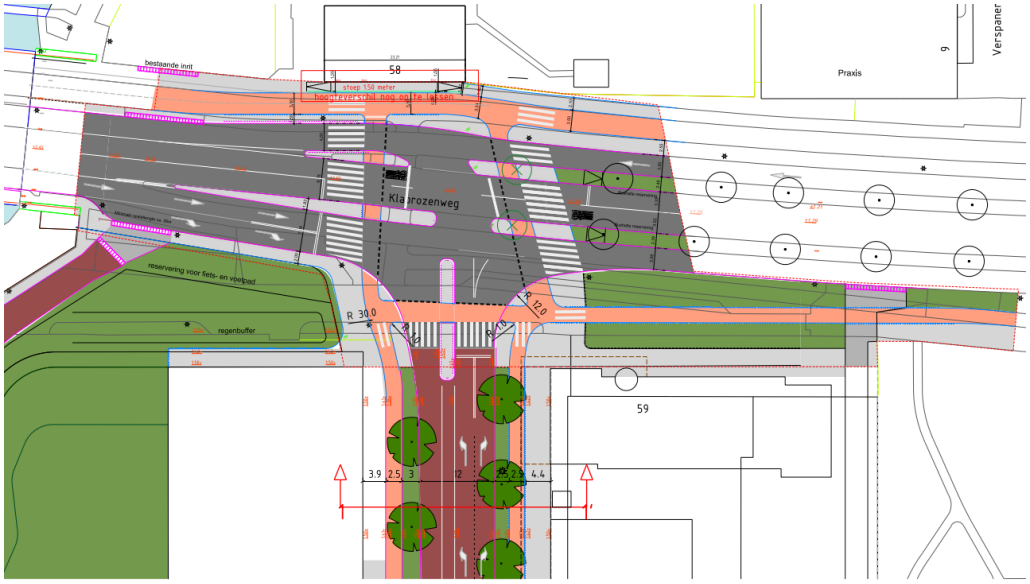
Aandachtspunten

- In de toekomst wordt het kruispunt nog aangepast aan de noordzijde vanuit Klaprozenbuurt, ten behoeve van mogelijke aansluiting GVB-terrein en door ruimtelijke ontwikkelingen op het TenneT-terrein.

Variant 2: Kruispunt met minder richtingen
De busbaan is een zeer belangrijke verbinding voor het OV via de Klaprozenweg. Belang voor de Vervoerregio Amsterdam is zo min mogelijk kruisingen die voor vertraging zorgen.
De linksaffer vanaf de Klaprozenweg de Buiksloterham in via de WO is hier komen te vervallen. In de toekomst is dit linksaf-vak wel nodig en daarom wordt er een reservering voor opgenomen. Op deze wijze kunnen de toekomstige aanpassing van deze linksaffer leiden tot een beperking van de overlast voor bus- en wegverkeer.
Voor een betere verkeersafwikkeling van de kruising komt de westelijke VOP te vervallen. De kruising wordt met verkeerslichten geregeld.

Voordelen:
- Geen linksaf kruisend verkeer die het kruispunt en de busbaan belasten
- Minder uitbreiding van de nieuwe kruising richting het noorden. Busbaan en NSM brug zijn vaste uitgangspunten)

Nadelen:
- Geen volledige bereikbaarheid voor gebiedsontwikkeling Buiksloterham.
- Mogelijk verkeersonveiligheid door vanwege een U-bocht door voertuigen op de NSM-brug.
- Na monitoring mogelijk herziening ontwerp.



Afbeelding 17. Variant 2

Aandachtspunten:
- In de toekomst wordt het kruispunt nog aangepast aan de noordzijde vanuit Klaprozenbuurt. Ten behoeve van mogelijke aansluiting GVB-terrein en ruimtelijke ontwikkelingen op het TenneT-terrein.
- Bij het monitoren van de verkeerssituatie na aanleg is de impact op de verkeersveiligheid van belang.

Variant 3, 4, x: Kruising met ongelijkvloerse kruisingen

Voordelen:

- Geen of minder kruisend verkeer die het kruispunt en de busbaan belasten

Nadelen:
- Een maatregel welke niet past in de leefbare stad.
- Enorm hoge investeringen, welke eerder op kruisingen met zeer grote verkeersstromen wordt toegepast.
- Ruimtegebrek door vaste punten NSM brug, Zijkanaal I, Papaverkanaal, kavelontwikkelingen 1a/ 1b, Klaprozenweg, grote trace's aan 10kV en 50kV-leidingen onder de Klaprozenweg en stadswarmte-leidingen onder de busbaan.

Aandachtspunten
- In de toekomst heeft programma HOV Zaan-IJ route grote uitdagingen om de capaciteit van OV op de busbaan Klaprozenweg nog hoger te maken. De Klaprozenweg is zeer waarschijnlijk het hoofdtracé voor deze verbinding. Ongelijkvloerse kruisingen kunnen voor dit programma daarom kansen bieden.

De ongelijkvloerse variant wordt niet haalbaar geacht en daarom niet verder uitgewerkt.

Op basis van de afwegingen in de ontwerpverkenning zijn een aantal keuzes gemaakt. Uit deze keuzes volgt de onderstaande voorkeursvariant schetsontwerp voor de inrichting van de Kruising KRW-WO.

3.2 Voorkeursvariant schetsverkenning; variant 2, Kruising zonder linksaffer

Qua verkeersintensiteiten is een 30 km-weg de geschikte inrichtingskeuze voor de Westelijke Ontsluitingsweg. In de NVU WON (2021) wordt opgemerkt dat het niet onverstandig is om een toekomstig 50km-profiel niet uit te sluiten, maar inmiddels is dit achterhaald met de komst van GOW30-wegen (per december 2023). Uitgaande van een rijweg met standaard 30km-profiel van 5,80 meter breedte lijkt het verstandiger om uit te gaan van een GOW30-profiel-breedte van 6,20 meter, omdat een eventuele toekomstige verbreding van het profiel tot een technische uitdaging leidt in verband met bomen en wegopbouw. Bij een 30km-weg zijn drempels, maar ook een rijweg in klinkers gewenst. De uitvoering in klinkers is reeds overlegd en overeen gekomen met de directies V&OR-assets en Stadswerken.

Het realiseren van een fietsvoorziening zorgt voor een heldere fietsverbinding in de fietsstructuur van en rond Buiksloterham, de westelijke ontsluitingsweg is toch een verbinding van Buiksloterweg-pont via Papaverweg richting Zaanstad en richting Buiksloterdijk / langs de oever van Zijkanaal I (Groennet Fiets). Een 2 richtingenfietspad lijkt in eerste instantie voor het doorgaande fietsverkeer een geschikte oplossing, maar is voor de ontsluiting van de aan weerszijden gelegen kavels juist veel minder geschikt in verband met een beperking in de ontsluiting wat fietsen op het trottoir in de hand werkt. Een aan de westzijde gelegen 2 richtingen fietspad kan eveneens zorgen voor een beperking in de doorstroming van de Klaprozenweg in relatie met de beperkte lengte van het rechtsaf-vak van NSM-brug naar westelijke ontsluitingsweg. Uit de verkeerslichtentoets blijkt dat de kruising regelbaar is, daarbij wordt wel de kanttekening aangegeven dat de westelijke oversteek voor voetgangers beter kan komen te vervallen in relatie tot de doorstroming van de grote aantallen auto- en busverkeer. De voetganger kent daarmee dan nog oversteken aan de zuid- en aan de oostzijde van de kruising. De kruising kent nog wel eenrichtingsfietsoversteken aan alle zijden van de kruising.

In de toekomst is een vierde aansluiting voor het OV aan de noordzijde van de kruising (van en naar de GVB-werkplaats) niet uitgesloten en deze is inpasbaar in de VRI. Daarnaast dient in de toekomst rekening te worden gehouden met een exclusief linksaf-vak van Klaprozenweg-oost naar Buiksloterham. Dit valt beiden buiten deze scope en buiten gebied Buiksloterham.

4. De uitgangspunten voor het ontwerp

Algemeen

1. Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnetten (23 jan 2018), de Leidraad CVC (11 feb 2020), de Handboeken Puccini Rood en Groen en de algemeen geldende Duurzaam Veilig-richtlijnen van de CROW, waaronder ASVV .
2. Integraal ontwerp bij aanpassingen gevel tot gevel, rekening houdende met de Herijking InvesteringsBesluit Buiksloterham (nov 2020) en het verkeersonderzoek (V&OR sept 2020).

Ruimtelijk beeld

3. Het ontwerp sluit aan bij de NvU Westelijke Ontsluitingsweg Noord (2021).
4. Ontwerp en maatvoering moeten bijdragen aan het verblijfsklimaat van de straat.
5. De oplossing wordt integraal beoordeeld op de effecten voor de groenvoorziening en aanwezigheid van bomen in de buurt en op de ambitie voor Buiksloterham t.a.v. het versterken van de groenstructuur.
6. Zo veel mogelijk continue bandenlijnen in het ontwerp opnemen.
7. De kruising wordt middels verkeersregelinstallaties (VRI) gereguleerd.

Verkeer en gebruikers:

Voetgangers en fietsers

8. Ambitie van het realiseren van de ontbrekende schakel en fietscorridor niet onmogelijk maken (zie Structuurvisie 2011 Groennet Fietsroute in het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 en fietscorridor in het Mobiliteitsplan Noord (concept 30 oktober 2020). De fietsverbinding krijgt na aanleg de status van Plusnet Fiets.
9. Ontwerp en maatvoering van trottoir en fietsvoorziening conform standaard kwaliteitseisen van de gemeente Amsterdam, geldt voor maaiveld en bruggen.
10. Rekening houden met de voor het autoverkeer deels (toekomstige) ontsluitende functie en fietsvoorziening in een netwerk van fietspaden, waardoor een vrij liggende fietsvoorziening logisch en nodig is in de vorm van aan weerszijden gelegen eenrichtingsfietspaden.
11. Een tweezijdig éénrichtingsfietspad van 2,5m breedte. Het beperken van hoogteverschillen ter plaatse van de bruggen. Helling, breedte van de brug, boogstralen/ verticaal alignement van rijweg en brug(gen) dient te voldoen aan de richtlijnen zoals gesteld in de ASVV en CVC-leidraad, waarbij specifiek aandacht wordt gevraagd voor minimaal 50 cm schampruimte tussen fietspad en brugleuning. Het noordelijke landhoofd van de brug dient verkeer van/naar de aan weerszijden gelegen Monnikskapstraat niet uit te sluiten.
12. Realiseren van veilige fiets- en voetgangersoversteken t.h.v. Klaprozenweg, Papaverkanaal, Papaverweg, met midden steunpunten van minimaal 2,0 m en bij voorkeur 2,50 m breedte met voldoende zicht (ook in relatie tot het verticaal alignement van de bruggen).
13. Eenrichtingsfietsoversteken rondom het kruisingsvlak.
14. Voetgangersoversteken aan de zuidzijde en aan de oostzijde van de kruising. Geen westelijke voetgangersoversteek i.v.m. de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.
15. Snor- en bromfietsers zijn alleen op de rijweg toegestaan.
16. Voldoende opstelruimte voor fietsers bij de VRI.
17. Een trottoir van minimaal 2,5m en bij voorkeur 3,0 à 3,6 m breed.
18. Geen nieuwe barrières creëren voor langzaam verkeer. Het niet onmogelijk maken van een fietsvoorziening langs de zuidzijde van de Klaprozenweg over de NSM-brug.
19. In de noordelijke berm bij het TenneT-terrein is beperkt ruimte beschikbaar. Het voetpad heeft hier al een minimale breedte en het tweerichtingsfietspad is hier ook al smaller dan standaard.

Openbaar vervoer

20. Ontwerp en maatvoering moeten bijdragen aan de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op Plusnet Bus Klaprozenweg.

21. Handhaven busbaan Klaprozenweg en niet onmogelijk maken van mogelijke bushaltes in midden ligging en aan de oostzijde van de kruising op de Klaprozenweg.
22. Prioriteit voor de bus in de VRI op de kruising.
23. Het niet onmogelijk maken van een busroute via WO, waarbij de rijweg minimaal 6,2 meter breed dient te zijn. Het niet onmogelijk maken van bushaltes in de bermen van de WO.
24. Het niet onmogelijk maken van een noordelijke aansluiting richting GVB-werkplaats.
25. Het niet verslechteren van de doorstroming van het OV, middels het toepassen van zogenaamde “verre inmelding" en detectielussen in de busbaan (en hierbij rekening houden met de NSM-brug).
26. Taxi's maken gebruik van de vrij liggende busbaan.

Auto

27. Ontwerp en maatvoering mogen geen of een minimale beperking van de doorstroming opleveren (bij voorkeur geen filevorming) op het Plusnet Auto Klaprozenweg.
28. Deelconflicten tussen langzaam verkeer en autoverkeer voorkomen middels het realiseren van exclusieve afslagvakken.
29. Het realiseren van een zo lang mogelijk opstelvak rechtsaf naar de Westelijke Ontsluitingsweg zonder grote aanpassingen aan de bestaande NSM-brug te plegen
30. Autoverkeer dient in alle richtingen mogelijk te zijn, maar linksafslaand verkeer van Klaprozenweg naar de WO niet toegestaan, m.n. tijdens de ontwikkeling van het noordwestelijke kwadrant van Buiksloterham.
31. Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van Buiksloterham (en het gereedkomen van het noordwestelijke deel van Buiksloterham) wordt dit linksaf-vak van Klaprozenweg-oost naar Buiksloterham niet onmogelijk gemaakt.
32. De kruising Klaprozenweg-Westelijke Ontsluitingsweg wordt voorzien van een VRI.
33. Het niet onmogelijk maken van een noordelijke aansluiting op de kruising voor een rijweg in de Klaprozenbuurt.

Nood en hulpdiensten

34. Nood en hulpdiensten maken gebruik van de vrij liggende busbaan.
35. Voor nood en hulpdiensten dient linksaf van Klaprozenweg naar WO wel mogelijk te zijn.

Parkeren en laden en lossen

36. Geen parkeren langs Klaprozenweg. Laden en lossen mag alleen bij uitzondering.

Verharding

37. Inrichting van de straten volgens Handboek Puccini Rood.
38. Hergebruikte materialen of duurzamere materialen minimaal 80%
39. De busbaan is in beton uitgevoerd.
40. De rijwegen dienen in asfalt te worden uitgevoerd.

Groen en bomen

41. Groen draagt bij de biodiversiteit van het gebied
42. Inrichting van de groen en groeiplaatsen volgens Handboek Puccini Groen
43. Groenstroken met bomen zijn minimaal 2.5 m breed en er is minimaal 25 m3 doorwortelbare ruimte per boom beschikbaar.

Verlichting

44. Bestaande OV-masten worden verplaatst en nieuwe OV-masten aansluitend op bestaand en conform standaard.

Technische aspecten en ondergrond

45. Het betreft aanpassen van bestaande Klaprozenweg, opbouw en materialisatie dienen aan te sluiten op bestaand.

46. In VO fase worden de bermen onderzocht om de milieutechnische kwaliteit te bepalen ten behoeve van de werkzaamheden en uitbreiding van het kruispunt.

Onderhoud

47. Nieuwe infrastructuur wordt overgedragen aan V&OR en zal in regulier onderhoud mee gaan.
48. Materialisatie conform standaarden V&OR.

Duurzaamheid, zoals energietransitie, klimaatadaptatie, materiaalgebruik of hergebruik.

49. Hergebruikte materialen of duurzamere materialen toepassen, doel 80%.
50. Project dient aan te sluiten bij waterproof plan integraal Buiksloterham.

5. Inspraak en afstemming

- Verslag van afstemming intern en extern over concept-NvU
- In definitieve versie: verslag van formele inspraak (na vrijgave concept-NvU door college)
- NB: als een goed participatietraject is gevolgd tijdens of voorafgaand aan het opstellen van de Nota van Uitgangspunten, dan kan de formele inspraak achterwege blijven.

Participatie
Het ontwerp voor de Kruising komt tot stand door participatie met belanghebbenden. Er is voor gekozen om dit te organiseren o.b.v. het nieuwe beleidskader 'Democratisering' (zie ook paragraaf 6.3 Investeringsnota Buiksloterham 2019). Uitgangspunt hierbij is het vergroten van zeggenschap en eigenaarschap van bewoners over hun wijk en met het streven naar maatwerk in buurten.

Het nieuwe participatieproces geïntroduceerd in 2024 is later ingebracht dan de uitgevoerde acties. Als bijlage is er een eenvoudige participatieplan toegevoegd dat weergeeft welke inspanning vooraf heeft plaats gevonden.

De participatie is vormgegeven als raadgevend consultatietraject aan de hand van 1-op-1 gesprekken met de belangrijkste stakeholders; zowel met externe als met interne (professionele) stakeholders. De input is daarbij verwerkt tot een KES (Klanteisen specificatie). De KES is een beproefd onderdeel van Systems Engineering en een gangbaar instrument binnen het gemeentelijke Ingenieursbureau. Bij deze denk- en werkwijze wordt de klantbehoefte centraal gesteld.

De volgende stappen zijn doorlopen:

- Gesprek met interne en externe stakeholders (directe belanghebbenden in de omgeving, waaronder de ontwikkelaar van- en bedrijf en bewoners op naastgelegen kavel en professionele stakeholders, zoals Vervoerregio Amsterdam, GVB, Waternet, Tennet, Liander).
- De variantenstudie is in verschillende werksessies doorgenomen en voorgelegd aan de Stuurgroep Mobiliteit Noord. Hier is besloten dat het voorgestelde SO de beste variant is voor de stakeholders zittende in de stuurgroep Mobiliteit Noord.
- Daarnaast is er een bericht geplaatst in de nieuwsbrief Buiksloterham, om op grotere schaal stakeholders uit te nodigen om input te geven.
- Ingebrachte eisen, ideeën en wensen zijn vastgelegd in gespreksverslagen.
- De verslagen zijn ter correctie of instemming toegezonden aan de gesprekspartners. 4. Ingebrachte eisen, wensen en ideeën zijn opgenomen in een lijst (de KES), op haalbaarheid en bijdrage aan het ontwerp getoetst en vervolgens al dan niet gehonoreerd.
- Diverse bewonersavonden met vraag voor feedback en input.
- De KES is ter informatie aan de stakeholders toegezonden, daarbij is aangegeven welke eisen gehonoreerd of afgewezen zijn (voorzien van een onderbouwing).
- De hoofdlijn van de gehonoreerde eisen, wensen en ideeën zijn opgenomen in deze Nota van Uitgangspunten.

De KES is een levend document. Gaandeweg het project zullen er nieuwe inzichten ontstaan waardoor er eisen worden toegevoegd of komen te vervallen. Die wijzigingen worden verwerkt in de KES, zo blijft er een actueel overzicht bestaan van relevante eisen en kunnen ontwerpen hieraan getoetst worden. Ook de terugkoppeling naar belanghebbenden kan op basis hiervan plaatsvinden. Voortschrijdend inzicht kan er toe leiden dat de in dit stadium gehonoreerde wensen uiteindelijk toch niet gerealiseerd worden. In dat geval zal wederom de afstemming gezocht worden met de relevante stakeholders. De KES biedt daarbij eveneens houvast.

De concept NVU met Schetsontwerp (-en) en de KES worden ter toetsing voorgelegd aan de professionele stakeholders. Het resultaat hiervan wordt verwerkt, waarna het SO en de NvU ter informatie op de projectwebsite van Buiskloterham gepubliceerd worden. Het doel hiervan is niet om

actief input op te halen van de bewoners op het ontwerp aangezien dit al is gedaan d.m.v. de 1 op 1 gesprekken en de co-creatie.

Bij het opstellen van het technisch DO wordt de KES op een hoger detailniveau technisch uitgewerkt, dit wordt gedaan door system Engineer van het IB die daarin gespecialiseerd is. Uit de ruwe teksten van de gehonoreerde klanteisen worden concrete systeemeisen (SES) gedestilleerd. De SES wordt niet teruggekoppeld aan de externe stakeholders, dit gebeurt wel wanneer er grote wijzigingen zijn aan de ingebrachte wensen. Met de terugkoppeling van de KES hebben de stakeholders al vernomen wat er met hun ingebrachte wens gedaan wordt.

Naast eisen die volgen uit het participatieproces (KES), bestaat de SES ook uit eisen die volgen uit bijvoorbeeld eisenanalyses van documenten, eisen die volgen uit het ontwerpproces en eisen die worden aangeleverd door specialisten (in opdracht) van de OG. Samen vormt dit de SES, deze wordt niet teruggekoppeld aan de stakeholders en is enkel voor intern gebruik.

In VO fase zullen de eerder geleverde wensen en eisen naast de besluiten worden gelegd en opnieuw gecommuniceerd naar de van toepassing zijnde stakeholders. Er vindt een actualisatie plaats van reeds plaats gevonden participatie.

6. Kosten, risico's en onderhoud

6.1 Investeringskostenraming

De realisatie van de kruising en de daarmee verbonden investeringen zijn opgenomen in de grondexploitatie Buiksloterham.

Onderstaande tabel toont de kosten die zijn opgenomen in de grondexploitatie voor de realisatie van de Kruising KRW-WO. Deze grondexploitatie is getoetst aan de hand van een geüpdatete SSK-raming met prijspeil 2025.

	Uitvoeringskosten	Onderbouwing
Bouwkosten	€ 1.031.101	SSK raming (hoeveelheid * eenheidsprijs)
VRI-installatie	€ 277.500	Financiering V&OR (nog te ontvangen)
V&T	€ 181.688	
Totaal	€ 1.490.289	

*bedragen zijn nominaal en op prijspeil 1-1-2025. Er geldt nog een bandbreedte van +-30% in deze fase van ontwerp.

6.2 Risico's

Enkele belangrijke risico's die er uit springen betreffen:

- Verkeersveiligheid op de Klaprozenweg mag niet in het geding komen of verslechteren. Een nieuwe kruising betekent nieuwe verkeersstromen, maar kan ook juist voor meer veiligheid zorgen. Daarom zal deze kruising ook geregeld worden ingericht.
- Uitvoering werkzaamheden zijn conflicteren met grote infra opgaves in Amsterdam. Werkzaamheden onderhoud in de IJ-tunnel wordt reeds gepland in de komende jaren. Dan al de tunnel volledig dicht gaan en wordt verkeer omgeleid tevens over de Klaprozenweg. Het kruispunt dien dan reeds gerealiseerd te zijn. Uitvoering kan niet gelijktijdig.
- Circulariteit en duurzaamheid staat hoog op de agenda binnen de gemeente, maar in een project en binnen de gemeentelijke organisatie is het soms moeilijk om aan de doelen te voldoen. Denk aan materialen willen hergebruiken, maar niet het juiste materiaal is beschikbaar, opslaan/ schoonmaken en opnieuw toepassen kan extra kosten met zich meebrengen, beheer accepteert materiaal niet. Duurzaam materieel aannemers neemt extra kosten met zich mee. In een vroeg stadium partijen betrekken kan het meest succes opleveren.

6.3 Effecten op exploitatie, beheer, handhaving en onderhoud

Het te realiseren kruispunt is een aanpassing van het bestaande beheerareaal. Dit heeft consequenties voor de jaarlijks benodigde beheerbudgetten voor de openbare ruimte. Uit een beheertoets op basis van de Technische Raamwerkkaart Openbare Ruimte zal worden berekend welke structurele budgetverhoging nodig is om de Kruising in stand te houden op kwaliteitsniveau *C*.

V&OR is eigenaar van de beheerobjecten en verantwoordelijk voor groot onderhoud en eventuele vervanging van deze objecten in het beheergebied. Binnen het beheergebied verzorgt Stadswerken het dagelijkse beheer van de beheerobjecten. Na de realisatie van de Kruispunt wordt de openbare ruimte in beheer overgedragen aan V&OR conform het Protocol van Overdracht d.d. 15 januari 2019. Vanaf het moment van overdracht ligt de volledige verantwoordelijkheid voor groot onderhoud en vervanging in de openbare ruimte bij V&OR afdeling Stedelijk Beheer.

Bij elke ontwerpfase (Nota van Uitgangspunten, VO en DO) en bij het opstellen van het bestek, zal via het Beheerloket met de gebiedscoördinatoren van V&OR en Stadswerken het ontwerp worden

afgestemd. V&OR en Stadswerken dienen akkoord te zijn met een beheerparagraaf en een beheerkostenraming horende bij het VO. Bij de beheerparagraaf wordt ook een beheertoets aangeleverd, welke duidelijkheid geeft over de kosten van het in standhouden van de openbare ruimte op het gewenste kwaliteitsniveau.

Tijdens de aanleg van de Kruispunt is het project Buiksloterham verantwoordelijk voor het onderhoud, met uitzondering van de publieke taken zoals het ophalen van huisvuil, de straatreiniging, de werking van de openbare verlichting, de verkeersregelinstallaties (VRI) en de gladheidbestrijding. Dit dagelijks onderhoud is ondergebracht bij Stadswerken.

7. Vervolgproces

7.1 Vooruitblik op ontwerpproces, aanbesteding en uitvoering

Het afronden van de Nota van Uitgangspunten is de start van een nieuwe fase. Hieronder wordt kort beschreven hoe de volgende fase (voorlopig ontwerpfase) vorm krijgt.

Voorlopig Ontwerp
Deze fase staat in het teken van nader onderzoek naar haalbaarheid en het uitwerken van de uitgangspunten uit de vorige fase in een duidelijk geformuleerde oplossing. In deze fase worden de functionele en technische eisen uitgehard en worden aanvullende onderzoeken gedaan (onder meer naar bemaling, bomen, bodem, NGE, grondwater, geluid en trillingen). Het reeds voor het SO doorlopen participatieproces wordt herijkt en geverifieerd.

Definitief ontwerp
In de ontwerpfase vindt de detaillering van de oplossing plaats zodat de Projectgroep Openbare Werken Buiksloterham kan besluiten tot uitvoering van het project en het beschikbaar stellen van de benodigde middelen. Er wordt een definitief ontwerp gemaakt, een BLVC-plan vastgesteld. Er wordt een risicoanalyse opgesteld, evenals een gedetailleerde (SSK) kostenraming en een beheerplan. In deze fase of de fase hiervoor is het schrijven van een inkoopstrategie dus van belang. Dit bepaalt tot hoever we de voorbereiding afronden.

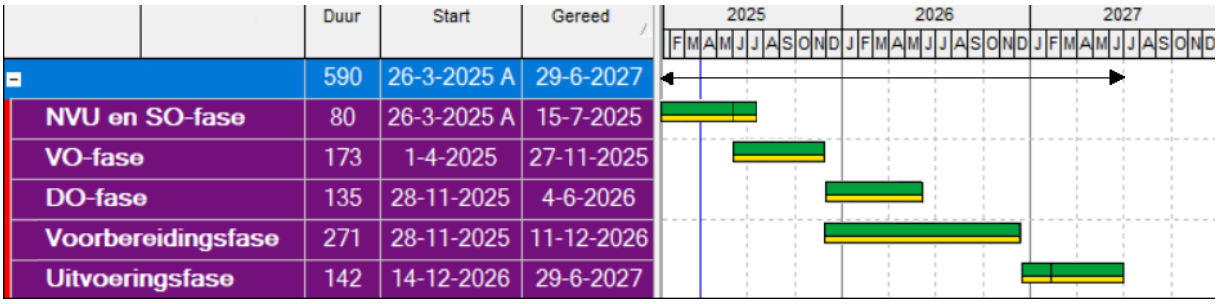
Aanbesteding en uitvoering
In deze fase wordt een contract opgesteld, om vervolgens de aanbesteding te verzorgen en uiteindelijk het contract te gunnen. In dit proces worden de criteria bepaald om de economisch meest voordelige inschrijving te bepalen. De prijs van de inschrijving speelt daarbij een belangrijke rol, maar is niet de enige belangrijke factor. De inhoud van het contract bepaalt de rol van de gemeente tijdens de uitvoering. Bij RAW-bestekken is dat een rol van directievoering en toezicht op het werk. Bij geïntegreerde contracten veel meer een rol van toetsing achteraf. Deze fase wordt afgesloten met de overdracht aan de beheerder en een opleverdocument van de projectorganisatie aan de opdrachtgever, waarin een financiële analyse en een nacalculatie is besloten.

Fasering
De uitvoering van het kruispunt zal in verschillende fases verdeeld worden. De doorstroming van de busverkeer, auto's en bereikbaarheid van de omliggende percelen krijgt prioriteit. Ook wordt er aandacht besteed aan goede fietsroutes.
Huidige ventweg aan de Klaprozenweg zal deels (tijdelijk) behouden worden voor de bereikbaarheid van de scheepswerf Stella Maris en de bouw van de nieuwe gebouwen.
De eerste jaren na de realisatie zal het kruispunt aansluiten op de bouwweg richting de Papaverkanaal.
De nieuwe straat en brug over Papaverkanaal zal later gerealiseerd worden.
Wanneer uitvoering voorbereidt wordt zal er gekeken worden naar de voortgang van de omliggende ontwikkelingen.

Gezien het intensieve gebruik van de Klaprozenweg heeft het voorkeur BLVC-maatregelen en fasering haalbaarheid in een vroeg stadium al uitgewerkt te worden. In de inkoopstrategie kan hiernaar gekeken worden of SOK-aannemer hier een toegevoegde waarde kan leveren.

7.2 Planning, mijlpalen en besluitvorming

Onderstaande figuur geeft de planning weer voor het project.



De NVU en het schetsontwerp wordt medio juli 2025 ter besluitvorming aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord aangeboden. Parallel wordt nu verder gewerkt aan het opstellen van een voorlopig ontwerp. Het uitgangspunt is dat eind november 2025 een VO kan worden vastgesteld. Vervolgens start de DO-fase en de voorbereidingsfase (afronding wenstraceprocedure, BLVC, V&G plan). Op basis van de planning is de verwachting dat eind 2026/begin 2027 de realisatie van het kruispunt start. Er wordt rekening gehouden met een realisatie van circa 6 maanden. De werkzaamheden dienen voor juli 2027 te zijn afgerond. De eventuele groen aanplant vind vervolgens in de winter van 2027/2028 plaats.

7.3 Inkoopstrategie

Tijdens het ophalen van de informatie bij de stakeholders en de nadere uitwerking van de NvU zal tevens onderzocht worden welke strategie en werkwijze vanaf welk moment gevolgd kan worden voor de voorbereiding/engineering en realisatie. Hierbij wordt gezien de aard van de werkzaamheden gekeken naar gebruik van een SOK-aannemer of van een openbare aanbesteding.

8. Bijlagen

- Ontwerpverkenning/ Schetsontwerp Kruispunt KRW-WO

a. Wegprofielen Kruispunt KRW-WO

b. Verkeersonderzoek Buiksloterham V&OR, mei 2018

- Kostenraming
- Participatieverslag