Gemeente Amsterdam

Datum van vaststelling: 25-03-2025
Opdrachtgever: Bas Boeker
Directie: Grond & Ontwikkeling

Participatie-eindverslag herinrichting kruising Naritaweg-Radarweg

Introductie
Sloterdijk Stationskwartier verandert van een kantorenwijk naar een gebied waar wonen en werken samenkomen. Dit heeft ook gevolgen voor het verkeer. Op dit moment rijden veel auto's en bussen via de Barajasweg tussen de Naritaweg en de Radarweg. Dit zorgt voor drukte. Daarom sluiten we de Naritaweg direct aan op de Radarweg. Hierdoor wordt de Barajasweg rustiger en veiliger, vooral bij de basisschool en het kinderdagverblijf aan de Heathrowstraat. Daarnaast verhogen we de verblijfskwaliteit door zoveel mogelijk hoogwaardig groen toe te passen.

Meer informatie over het plan is te vinden op de projectpagina: Sloterdijk Stationskwartier: van kantorengebied naar groene stadswijk - Gemeente Amsterdam

Het eerder vastgestelde participatieplan is hier te vinden: Participatieplan kruising Naritaweg-Radarweg

Wat wilden we bereiken?
Doel participatieproces: Het informeren van stakeholders en omwonenden en reacties ophalen op het plan.
Mate van invloed: Participatieniveau was reageren. Het herstellen van de verbinding tussen Naritaweg en Radarweg was eerder vastgesteld. Op onderwerpen als de inrichting van de weg, groenstroken en bomen, laad- en losplekken, locaties van afvalbakken kon men reageren.
Doelgroep: Ondernemers en vastgoedeigenaren in de directe omgeving, omwonenden en rijschoolhouders.

Wat hebben we georganiseerd?
Het project heeft van 2 april 2025 t/m 29 april 2025 geparticipeerd op het concept VO waarbij het ontwerp is voorgelegd aan de omgeving om op te reageren. Op 14 april is een inloopbijeenkomst georganiseerd in de Lycka Buurtkamer. Hier waren alle omwonenden en bedrijven uit de buurt welkom om de plannen in te zien en een reactie te geven. Daarnaast hebben we met zes direct aangrenzende ondernemers/bedrijven een 1-op-1 gesprek gevoerd. Tijdens deze gesprekken hebben we de ondernemers uitgebreid de mogelijkheid gegeven om de plannen in te zien en een reactie te geven. Daarnaast zijn we op de locatie van het project op straat in gesprek gegaan met aanwezigen. Denk hierbij aan voorbijgangers, maar vooral ook rijschoolhouders die de doodlopende straat momenteel gebruiken om hun leerlingen op te pikken.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Het participatieproces is goed verlopen. Tijdens de informatiebijeenkomst was de opkomst met 11 bezoekers niet heel hoog. Dit was echter in de lijn der verwachting gezien er in de SO-fase ook al was geparticipeerd en hier ook niet veel mensen kwamen. De reactie van de bewoners op het plan was positief. De aandachtspunten die we vanuit de bewoners hebben ontvangen waren nuttig en leidden tot nieuwe inzichten.

We hebben alle direct aangrenzende ondernemers weten te kunnen bereiken en een gesprek kunnen inplannen. Tijdens de gesprekken bleek dat veel van de ondernemers tevreden waren met de manier waarop we hun opmerkingen uit de participatie voor het SO hebben meegenomen in dit VO. De gesprekken verliepen positief.

Daarnaast hebben er straatgesprekken op locatie plaatsgevonden met rijschoolhouders en passanten. De keerlus op de Naritaweg-Oost wordt momenteel door veel rijschoolhouders gebruikt om stil te staan en leerlingen op te halen. Doel van de straatgesprekken was om het belang van de rijschoolhouders in beeld te krijgen, hun reactie op het plan te horen en hen te informeren over het plan. Ook was het doel om reacties van fietsers en voetgangers te horen over de bestaande situatie en het gemaakte ontwerp.

Merendeel van de rijschoolhouders was negatief dat de Naritaweg-Oost weer opengaat als kruising en het niet meer mogelijk is om buiten de laad- en losplekken stil te staan. De rijschoolhouders waren negatief over dat hun behoefte aan meer laad- en losplekken niet wordt voorzien elders in het gebied. Ze gaven aan dat de bestaande laad- en losplekken bij het Orlyplein ontoereikend zijn of je niet lang genoeg mag stilstaan. Sommige rijschoolhouders gaven aan behoefte te hebben aan een plek waar je enige tijd mag stil staan om met een leerling een les af te ronden, een nieuwe les voor te bereiden of te wachten op een leerling als die laatkomt. Bij het Orlyplein stuurt handhaving rijschoolhouders weg als ze hier te lang staan. Een betaalde parkeerplek hiervoor gebruiken was niet gewenst.

Bijna alle rijschoolhouders gaven aan dat een groot gedeelte van hun leerlingen naar Station Sloterdijk komt. Ze gaven aan sowieso hier hun leerlingen te zullen ophalen. Ook als er geen vervangende plekken komen.

Er zijn daarnaast ook enkele fietsers gesproken. Zij waren positief over het plan. Er zijn geen voetgangers gesproken. Buiten de rijschoolhouders om, gaven veel aangesproken passanten aan geen behoefte te hebben om te reageren en zijn hier niet veel reacties opgehaald. Dit gold ook voor aanwezige taxichauffeurs, op de ene taxichauffeur na die wel heeft gereageerd.

De reacties van de rijschoolhouders hebben tot een nieuw inzicht geleid. Namelijk dat de meesten aangaven echt gebonden zijn het ophalen van hun klanten nabij het station Sloterdijk en los de hoeveelheid beschikbare laad-en losplekken dit ook te blijven doen.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst (opgehaalde reacties)	**Conclusie**
Stoplichten afstemmen zodat ze voor fiets en voetganger vriendelijker worden ten opzichte van de auto.	De stoplichten worden zo ingeregeld om een goede doorstroming van alle verkeersstromen te regelen. Hierbij wordt rekening gehouden met voetganger, fietser, auto en bus.
Het zebrapad bij de kruising over de Radarweg richting de (toekomstige) Jumbo flink verbreden.	Het zebrapad is naar aanleiding van deze opmerking verbreed.
Snelle fatbikes maken het oversteken van de fietspaden steeds gevaarlijker. Met name met kleine kinderen.	In de technische uitwerking van dit plan wordt onderzocht of er een fietsdrempel toegevoegd kan worden op de fietspaden aan de west- en oostzijde van de Radarweg.

Opbrengst (opgehaalde reacties)	Conclusie
Graag snelheidsremmende maatregelen in het ontwerp, zoals verkeersdrempels.	Op de Naritaweg-Oost zijn reeds verkeersdrempels opgenomen als snelheidsremmende maatregel. Ook wordt op de Radarweg-midden het wegprofiel versmald. Dit een snelheidsremmend effect.
De snelheid op de Naritaweg is momenteel véél te hoog. Wanneer het verkeer rechtdoor kan rijden richting de Radarweg zal dit de snelheid wellicht nog meer verhogen.	Op de Naritaweg-Oost zijn reeds verkeersdrempels opgenomen als snelheidsremmende maatregel. Dit moet hier voorkomen dat verkeersgebruikers te hard rijden van en naar de Radarweg. Voor de Naritaweg-midden en -west is het snelheidsregime van 50 naar GOW30 aangepast en volgt in de toekomst nog een aanpassing van de weginrichting. Dit valt buiten het scopegebied van dit project.
Er wordt veel door rood gereden op de Radarweg.	Onderzocht zal worden of de verkeersregelinstallaties (stoplichten) optimaal zijn ingesteld zodat door rood rijden wordt voorkomen.
Snelheid op de Radarweg is heel hoog. Dit geldt voor auto's, maar ook voor bussen en fietsers.	Op de Radarweg-midden is het wegprofiel versmald. Dit heeft een snelheidsremmend effect. In de technische uitwerking van dit plan wordt onderzocht of er een fietsdrempel toegevoegd kan worden op de fietspaden aan de west- en oostzijde van de Radarweg.
De looproute vanaf het zebrapad thv de Naritaweg/Radarweg naar het station is niet veilig. De pilaren van de hemboog zorgen voor een gevaarlijk punt wanneer je het fietspad wil oversteken. De geparkeerde scooters blokkeren de looproute.	De looproute wordt soms geblokkeerd door geparkeerde scooters. Daarnaast is er momenteel sprake van een gedeelte van de stoep die afgesloten is vanwege bouwactiviteiten. Zodra de stoep hier weer open gaat verbetert de looproute. De looproute valt grotendeels buiten de scope van dit project en zal daarom apart onderzocht worden op verbetering.
Zorg voor voldoende laad- en losplekken (voor pakketjes, supermarkt, etc.)	Vanwege de toename in woningen en voorzieningen worden er enkele laad- en losplekken toegevoegd of vergroot. Op de Naritaweg-Oost wordt aan de noordzijde een laad- en losplek toegevoegd ten behoeve van het restaurant Local Flavour. Aan de zuidzijde van de Naritaweg-Oost wordt de bestaande laad- en losplek vergroot ten behoeve van de twee hotels.

Opbrengst (opgehaalde reacties)	Conclusie
	Op de Radarweg-Midden wordt een laad- en losplek toegevoegd aan de oostzijde ten behoeve van de toekomstige supermarkt. Aan de westzijde wordt de bestaande laad- en losplek verkeerveiliger ingepast.
Wanneer de rotstuin er zou komen, dan zou dat ons heel blij maken.	Het realiseren van een rotstuin onder de hemboog wordt nog nader onderzocht op haalbaarheid en apart uitgewerkt.
We zijn heel blij met de toegevoegde bomen in dit ontwerp, het ontwerp is sowieso fantastisch. Maar de groen situatie in het algemeen in deze buurt is erg treurig.	In het scopegbied wordt vergroend waar mogelijk. Er worden 10 nieuwe bomen aangeplant. 3 bestaande bomen worden verplaatst. Ten opzichte van de bestaande situatie wordt ook het verhard oppervlak in de nieuwe situatie van verminderd. Op de Radarweg-Midden (tussen Naritaweg en Arlandaweg) wordt een busrijstrook opgeheven. Hier wordt asfalt vervangen door het groen. Dit zorgt voor betere waterberging
Ik heb last van te veel geluid van het wegverkeer. Ik weet niet of het van de Arlandaweg komt of de N200/Haarlemmerweg. Mijn voorkeur is om geluid reducerend asfalt toe te passen in dit project.	Gemeentelijk beleid is dat op 50km wegen geen geluidreducerend asfalt wordt toegepast.
Het is belangrijk dat er voldoende laad- en losplekken rond het station zijn voor rijschoolhouders. De laad- en losplekken voor het Orlyplein zijn vaak vol. Als de Naritaweg-Oost weer een kruising wordt moet de gemeente elders extra laad- en losplekken maken. Als er te weinig plekken zijn, zal ik hier toch blijven komen en desnoods op plekken stilstaan waar dat niet mag.	De huidige keerlus op de Naritaweg-Oost is geen formele laad- en losplek, maar wordt weliswaar zo gebruikt. Met de herinrichting van de Naritaweg-Oost komt de keerlus te vervallen. In het ontwerp zijn op de Naritaweg-Oost en Radarweg-midden enkele laad- en losplekken toegevoegd. Dit is onvoldoende om de hoeveelheid rijschoolhouders die nu op de keerlus stilstaat op te vangen. Met het Orlyplein, Piarcoplein en Carrascoplein is er verschillende laad- en losplekken en grote hoeveelheid parkeerplekken in directe en indirecte omgeving van het station. De gemeente gaat naar aanleiding van deze reacties opnieuw na of er aanleiding en mogelijkheid is om meer laad- en losplekken toe te voegen in het gebied.

Vooruitblik

De reacties uit het participatietraject laten we het nieuwe voorlopige ontwerp waarin we de opmerkingen van bewoners hebben meegenomen vaststellen door het stadsdeelbestuur van Nieuw-West. Dit zal voor de zomervakantie gebeuren. Na de vaststelling van het voorlopige

ontwerp wordt het ontwerp technisch uitgewerkt. Tijdens deze uitwerking kunnen alleen kleine details nog veranderen. De voorlopige planning voor het begin van de uitvoering is eind 2026.

Over de werkzaamheden zal te zijner tijd gecommuniceerd worden met omliggende partijen en bewoners.

Bijlagen
- Verslag informatiebijeenkomst 14 april

- Verslag straatgesprekken