Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de stadsdeelcommissie Nieuw-West
Datum	10 november 2026
Portefeuille(s)	Verkeer & Openbare Ruimte
Portefeuillehouder(s):	Nazmi Türkkol
Behandeld door	
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het stadsdeelcommissielid Spijker (CDA) inzake verkeersonveilige kruispunten en rotondes

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

Op 24 augustus heeft het dagelijks bestuur schriftelijke vragen ontvangen van het lid Spijker van het CDA inzake verkeersonveilige kruispunten en rotondes. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers
Toelichting:
Toelichting: Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat vier van de vijftien meest gevaarlijke kruispunten in de stad zich in stadsdeel Nieuw-West bevinden [1]. Op drie rotondes en een kruispunt in Nieuw-West hebben tussen 2021 en 2025 bij elkaar 74 ongevallen plaatsgevonden waar een fietser bij betrokken was. Het betreft:

- de rotonde Plesmanlaan/Baden Powellweg (21 ongevallen);
- de rotonde Noordzijde/Oostoever (18 ongevallen);
- het kruispunt Kastrupstraat/Radarweg (18 ongevallen);
- de rotonde Burgemeester Roëllstraat/Slotermeerlan (17 ongevallen).

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van het CDA!, op grond van Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:

Het dagelijks bestuur kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

1. Hoe beoordeelt het Dagelijks Bestuur de cijfers van Rijkswaterstaat? Is het DB van mening dat de betreffende rotondes en kruispunten onveilig zijn ingericht? Welke rol speelt het gedrag van automobilisten en fietsers?

De gemeente beschikt over dezelfde cijfers als Rijkswaterstaat. Op basis van deze cijfers kan onder andere binnen de werkgroep Blackspots worden bekeken of bepaalde (fysieke) aanpassingen nodig zijn om het verkeersgedrag in goede banen te leiden.

Het gedrag van automobilisten en fietsers speelt een belangrijke rol. De rotondes en kruispunten zijn namelijk ingericht volgens de geldende (landelijke) richtlijnen, die bedoeld zijn om een verkeersveilig ontwerp te waarborgen.

2. Onlangs is er op het kruispunt Plesmanlaan/Baden Powellweg geëxperimenteerd met een andere inrichting, waarbij de rotonde is versmald. Welke resultaten leverde de proef op? Is de gemeente van plan om deze rotonde anders in te richten?

Uit de proef bleek dat de doorstroming nog altijd goed verloopt, ook met minder ruimte op de rotonde. De verkeersveiligere inrichting wordt daarom definitief gerealiseerd. Het definitieve ontwerp wordt momenteel voorbereid door het ingenieursbureau. De uitvoering is afhankelijk van de capaciteit van de aannemer, maar het streven is om de werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2027 (Q2) uit te voeren.

3. De rotonde Burgemeester Roëllstraat/Slotermeerlaan is een aantal jaar geleden opnieuw ingericht vanwege de komst van de Westtangent (de HOV-lijn 369). Is het aantal ongelukken sindsdien afgenomen? Is de gemeente van plan om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren?

De rotonde is in 2025 opnieuw op de blackspotlijst geplaatst. Er zijn verschillende aanpassingen geadviseerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. De voorgestelde maatregelen worden momenteel uitgewerkt in een definitief ontwerp. Ondertussen is er al een offerte aangevraagd bij de aannemer.

De uitvoering is afhankelijk van de capaciteit van de aannemer en de weersomstandigheden, die onder andere van belang zijn voor het aanbrengen van de wegmarkeringen. Het streven is om de maatregelen zo spoedig mogelijk uit te voeren.

4. Op de rotonde Noordzijde/Oostoever is er sprake van een tweerichtingenfietspad. Wij hebben geconstateerd dat automobilisten soms vergeten om beide richtingen op te kijken. Is het DB van plan om duidelijker aan te geven dat er sprake is van een tweerichtingenfietspad of om het fietspad aan te passen?

Op deze rotonde zijn al veel aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo zijn er pijlen op het wegdek aangebracht die de rijrichtingen van fietsers aangeven, is er extra bebording geplaatst en zijn er plateaudrempels met zebrapaden aangelegd. Hiermee zou voor weggebruikers voldoende duidelijk moeten zijn wat zij op deze rotonde kunnen verwachten.

Er is bewust gekozen om fietsverkeer in beide richtingen toe te staan. Het gaat namelijk niet om een kleine, maar om een zeer grote rotonde. Bij het invoeren van eenrichtingsverkeer bestaat de kans dat veel fietsers alsnog tegen de toegestane rijrichting in gaan fietsen. Dit kan leiden tot gevaarlijkere situaties, omdat automobilisten daar dan niet op worden geattendeerd.

De rotonde is in 2026 echter opnieuw op de blackspotlijst terechtgekomen. De locatie is op de werklijst gekomen omdat er minimaal 4 letselongevallen gebeurd zijn over de jaren 2022 t/m 2024. Er zal nog nader onderzoek plaatsvinden.

5. Het kruispunt Kastrupstraat/Radarweg is een onoverzichtelijk kruispunt waarop fiets- en voetgangersinfrastructuur ontbreekt. Binnenkort wordt het Piarcoplein opnieuw ingericht (als onderdeel van het project HOV-bus Sloterdijk-Centraal Station) en krijgen bussen een nieuwe, directe aansluiting op de Basisweg. Internationale bussen zullen echter rijden via de Hanedastraat, die aansluit op het kruispunt Kastrupstraat/Radarweg. Dit kruispunt lijkt echter buiten de scope van het project te vallen. Is er bij de keuze om internationale bussen via de Hanedastraat te laten rijden rekening gehouden met de verkeersveiligheid op het kruispunt? Waarom valt het kruispunt buiten de scope van het project?

Op het kruispunt Kastrupstraat/Radarweg liggen aan weerszijden vrijliggende fiets- en voetpaden. Op de Radarweg is oversteken voor langzaam verkeer niet mogelijk. Langzaam verkeer kan de Radarweg oversteken bij een voorgaand of volgend verkeerslichtengeregeld kruispunt (Naritaweg en Basisweg).

In de huidige situatie rijden internationale bussen ook al via de Hanedastraat naar het Piarcoplein. In de nieuwe situatie blijft dit het geval. De situatie op het kruispunt verandert niet door de herinrichting van het Piarcoplein als onderdeel van het project HOV-bus Sloterdijk – CS.

Bij het bepalen van de scope zijn alleen de kruispunten meegenomen die vanwege het nieuwe plan moeten worden aangepast.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West

Nazmi Türkkol