VN2025-009203
rve grond en ontwikkel

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Nieuw-West van 24 juni 2025

Portefeuille: Grond en Ontwikkeling (22)
Openbare Ruimte en Groen (33)

Agendapunt: B7

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststelling Definitief Ontwerp 'Herinrichting kruising Naritaweg – Radarweg'

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Nieuw-West besluit

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van het participatietraject voorlopig ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg;
2. Het definitief ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg vast te stellen;
3. Het definitief ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg ter kennisname te sturen aan de stadsdeelcommissie.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit het definitief ontwerp 'Herinrichting kruising Naritaweg-Radarweg' vast te stellen. De Naritaweg en Radarweg worden voor gemotoriseerd verkeer weer op elkaar aangesloten om de verkeersveiligheid op de Naritaweg en de Barajasweg te verbeteren. Er is geparticipeerd op het concept-voorlopig ontwerp.

Bestuurlijke achtergrond

Op 10 maart 2021 heeft de gemeenteraad de investeringsnota met Stedenbouwkundig Plan en Plan Openbare Ruimte voor de ontwikkeling van Sloterdijk Stationskwartier (toen nog genoemd Sloterdijk Centrum) vastgesteld.

Op 15 september 2024 heeft de gemeenteraad de Participatieverordening vastgesteld.

Op 2 juli 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders het principe van het herstellen van de aansluiting tussen de Naritaweg en de Radarweg vastgesteld.

Op 25 maart 2025 heeft het dagelijks bestuur Nieuw-West het participatieplan vastgesteld.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022. Bijlage 2 artikel 2.1: het inrichten van de openbare ruimte, groen, parken binnen de beleidskaders.

Onderbouwing besluit

Ad 1: Kennis te nemen van de uitkomsten van het participatietraject voorlopig ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg;

Eerder heeft in het voorjaar van 2024 in de schetsontwerpfase participatie plaatsgevonden op dit project. In de schetsontwerpfase ging de participatie over het principe van het herstellen van de

aansluiting tussen de Naritaweg en de Radarweg. Met belanghebbenden hebben toen gesprekken plaatsgevonden over de huidige en toekomstige verkeerssituatie en er was een informatieavond georganiseerd. De reacties die tijdens deze fase zijn opgehaald zijn vervolgens verwerkt in het concept voorlopig ontwerp.

Van 2 april 2025 tot en met 29 april 2025 is geparticipeerd op het concept voorlopig ontwerp waarbij het ontwerp is voorgelegd aan de omgeving om op te reageren. Het participatietraject bestond uit drie onderdelen; een inloopbijeenkomst voor belangstellenden, 1-op-1 gesprekken met omliggende bedrijven en vastgoedeigenaren, en straatgesprekken met rijschoolhouders en passanten.

Resultaten participatie

Op 14 april is er een inloopbijeenkomst geweest voor belangstellenden om nadere informatie te krijgen en een reactie te geven op het ontwerp. De aanwezigen tijdens de inloopbijeenkomst waren positief over het concept voorlopig ontwerp ("mooi plan", "mooi ontwerp"). Door aanwezigen is onder andere aandacht gevraagd voor de snelheid van het autoverkeer, snelle fietsers (fatbikes) en de breedte van het zebrapad

Er hebben zes gesprekken plaatsgevonden met omliggende bedrijven en vastgoedeigenaren. Deze partijen waren overwegend positief over het ontwerp en positief over het feit dat de eerder meegegeven opmerkingen zijn verwerkt.

Daarnaast hebben er straatgesprekken op locatie plaatsgevonden met rijschoolhouders en passanten. De doodlopende Naritaweg-Oost wordt momenteel door veel rijschoolhouders gebruikt om leerlingen op te halen. De rijschoolhouders staan hier op de weg geparkeerd, waar dit geen formele parkeerplekken of laad- en losplekken zijn. Het merendeel van de rijschoolhouders is niet blij dat de Naritaweg-Oost niet meer beschikbaar blijft om leerlingen op te halen en er –vooralsnog- niet nog meer laad- en losplekken toegevoegd worden in het gebied.

De reacties hebben tot enkele wijzigingen/verbeteringen aan het ontwerp geleid. De wijzigingen in het ontwerp zijn: het verbreden van het zebrapad op de Radarweg, het toevoegen van bromfietsdrempels op de (brom)fietspaden langs de Radarweg-Midden en het vergroten van de laad- en losplek voor het hotel. Er zijn ook opmerkingen gemaakt die buiten de scope van dit project vallen en niet tot aanpassing van het ontwerp hebben geleid. Deze punten worden wel door het projectteam verwerkt in een ander deelproject of moeten eerst nog worden onderzocht. De opmerkingen ten aanzien van de inrichting van de Naritaweg-Midden worden meegenomen voor het herinrichtingsproject dat hier zal plaatsvinden. De reactie over het verbeteren van de looproute van het zebrapad op de Radarweg naar het station en de reacties over het toevoegen van Kiss and Ride plekken in het gebied worden nog onderzocht door het project.

Ad 2 Het definitief ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg vast te stellen

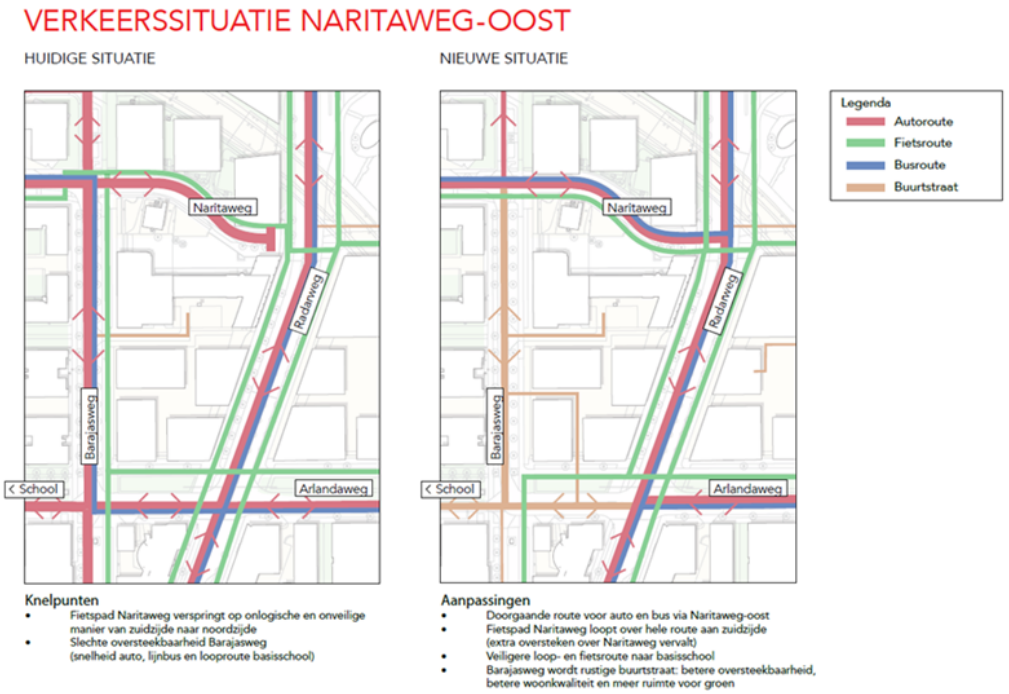
Sloterdijk Stationskwartier verandert. Wat voorheen een kantorenwijk was, wordt de komende jaren een gebied waar wonen en werken samenkomen. Dit heeft ook gevolgen voor het verkeer.

Verbetering verkeersveiligheid

Het hoofddoel van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De verbinding tussen Naritaweg en Radarweg is 12 jaar geleden "geknipt" als tijdelijke verkeersmaatregel. Met het voorliggende ontwerp wordt deze verbinding weer hersteld en de Naritaweg opnieuw aangesloten op de Radarweg. Hierdoor wordt de Barajasweg rustiger, onder andere ten behoeve van de basisschool en het kinderdagverblijf.

Daarnaast wordt ook de fietsroute van de Naritaweg naar de Radarweg en Barajasweg verbeterd. In de bestaande situatie verspringt het fietspad van de zuid- naar de noordzijde van de Naritaweg en moeten fietsers de Naritaweg oversteken. Fietsers kruisen hierbij de route van het doorgaande gemotoriseerde verkeer. In de nieuwe situatie blijft het fietspad aan de zuidzijde van de Naritaweg, waardoor een conflict met het doorgaande gemotoriseerde verkeer is opgelost en er een logische fietsroute is. Deze wens is ingebracht door de fietsersbond en kunnen we met dit project gaan realiseren.



Vergroening

In het project is vergroend waar mogelijk. Er zijn 5 bomen toegevoegd ten opzichte van de bestaande situatie. 15 bomen dienen te worden verplaatst. De mogelijkheid van verplaatsen wordt nog nader onderzocht. Indien dit niet mogelijk is, wordt de boom gekapt en een nieuwe boom geplant.

Het aandeel verhard oppervlak neemt af in de nieuwe situatie. Op de Radarweg-Midden (tussen Naritaweg en Arlandaweg) worden de busrijstroken opgeheven aan de west- en oostzijde. Dit is in overeenstemming met het Gemeentevervoerbedrijf (GVB) en de Vervoerregio Amsterdam. Het asfalt is hier vervangen door een groene inrichting. Dit zorgt onder andere ook voor een betere waterberging.

De groene middenberm is verbreed. Een gedeelte hiervan is overrijdbaar. Dit is op verzoek van de brandweer en ten behoeve van de brandweerauto om verkeer te kunnen inhalen.

Laad- en losplekken

Vanwege de toename van het aantal woningen en voorzieningen is de hoeveelheid de laad- en losplekken uitgebreid. Op de Naritaweg-Oost is aan de noordzijde een laad- en losplek toegevoegd ten behoeve van het restaurant Local Flavour. Aan de zuidzijde van de Naritaweg-Oost is de bestaande laad- en losplek vergroot ten behoeve van de twee hotels. Op de Radarweg-Midden is een laad- en losplek toegevoegd aan de oostzijde ten behoeve van de toekomstige supermarkt. Aan de

westzijde blijft de bestaande laad- en losplek gehandhaafd en wordt deze verkeerveiliger ingepast in de groenstrook.

Het ter vaststelling aangeboden ontwerp betreft het landschappelijk definitief ontwerp. Na vaststelling wordt het ontwerp technisch uitgewerkt en verder uitgedetailleerd.

Ad 3 Het definitief ontwerp kruising Naritaweg-Radarweg ter kennisname te sturen aan de stadsdeelcommissie

Na vaststelling van het ontwerp door het dagelijks bestuur wordt het ontwerp ter kennisname naar de stadsdeelcommissie gestuurd.

Advies en afstemming

Interne afstemming

- Beheertoetsoverleg – 11 maart 2025 – Positief
- Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit – 18 februari – Positief

Externe afstemming

- Gemeentevervoerbedrijf (GVB) en Vervoerregio Amsterdam – 23 oktober 2024
- Brandweer – 16 april 2025

Duurzaamheid

Participatie

Tussen 9 april tot en met 23 april hebben 1-op-1 gesprekken plaatsgevonden met 6 omliggende bedrijven en vastgoedeigenaren. Voor omwonenden en geïnteresseerden is op 14 april een inloopbijeenkomst georganiseerd. Er hebben straatgesprekken plaatsgevonden met rijschoolhouders en passanten op 23 april. In het participatie eindverslag in de bijlage zijn de resultaten van de participatie toegelicht.

Financiële onderbouwing

De benodigde kosten voor aanleg zijn gedekt vanuit de grondexploitatie en de beheerkosten vanuit Verkeer & Openbare Ruimte. Er zijn geen financiële consequenties of risico's voor Stadsdeel Nieuw-West.

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-038235	Stadsdeel Nieuw-West Voordracht (pdf)

AD2025-038269	Bijlage 1 - 20250617 Plankaart Definitief Ontwerp kr. Naritaweg-Radarweg.pdf (pdf)
AD2025-038270	Bijlage 2 - 20250606 Eindverslag participatie herinrichting kruising Naritweg-Radarweg.docx (msw12)
AD2025-038271	Bijlage 3 - 20250414 Verslag Informatiebijeenkomst Concept VO kr. Naritaweg-Radarweg.docx (msw12)
AD2025-038272	Bijlage 4 - 20250423 Verslag straatgesprekken Concept VO kr. Naritaweg-Radarweg.docx (msw12)

Uitslag

A Akkoord