Gemeente Amsterdam

Datum van vaststelling: 21-01-2025
Opdrachtgever: Bas Boeker
Directie: Grond & Ontwikkeling

Participatie-eindverslag herinrichting openbare ruimte L-Midden

1. Introductie

Sloterdijk Stationskwartier verandert van een kantorenwijk naar een gebied waar wonen en werken samenkomen. Voor de herinrichting van de openbare ruimte rondom kavel L-Midden in het Sloterdijk Stationskwartier heeft de gemeente Amsterdam een ontwerp opgesteld. Dit ontwerp sluit aan op de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier. Het doel is een aantrekkelijke, groene en autoluwe openbare ruimte te realiseren, waar de automobilist te gast is en de verblijfskwaliteit wordt verhoogd. Daarnaast wordt de verblijfskwaliteit versterkt door zoveel mogelijk hoogwaardig groen toe te passen.

Belangrijke onderdelen van het ontwerp zijn:

- Het inrichten van de Teleportboulevard als ETW30-straat (erftoegangsweg). Deze straat vormt de toegang tot de publieke fietsenstalling onder de nieuwbouw op kavel L-Midden.
- Het toevoegen van zoveel mogelijk groen in de openbare ruimte, ook in de tijdelijke inrichting.

Het ontwerp is voorgelegd aan diverse belanghebbenden in de directe omgeving van L-Midden om hun reacties op te halen. In een eerdere ontwerpfase waren deze partijen ook al betrokken.

Het participatieproces voor dit project is gestart vóór de vaststelling van de participatieverordening. Er is daarom geen participatieplan bestuurlijk vastgesteld. Het participatieverslag is dat wel.

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

2. Wat wilden we bereiken?

Doel participatieproces: Het ophalen van reacties van belanghebbenden op het VO om het ontwerp te verbeteren. Daarnaast het beantwoorden van vragen en het, waar mogelijk, verwerken van suggesties in het ontwerp.

Mate van invloed: *Reageren*. Het stedenbouwkundig kader en de hoofdlijnen van het ontwerp stonden vast. Op onderdelen zoals materiaalgebruik, groeninrichting, bereikbaarheid, laden en lossen en de positionering van voorzieningen kon worden gereageerd.

Doelgroep: Ondernemers, vastgoedeigenaren en belangenorganisaties direct rondom L-Midden. Ook de ontwikkelaar van het gebouw en partijen zoals ProRail, NS Stations, Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond zijn meegenomen in het proces.

3. Wat hebben we georganiseerd?

In 2025 heeft afstemming plaatsgevonden met de belangrijkste stakeholders over het VO. Omdat er in het toekomstige gebouw op kavel L-Midden, en ook niet in het directe gebied eromheen, nog geen bewoners wonen en zij er ook pas in 2028 gaan wonen, was het niet mogelijk om hen mee te nemen in

de participatie. Alle stakeholders zijn individueel benaderd. Er is met hen een afspraak gemaakt om het plan één-op-één te presenteren (zowel fysiek als digitaal). In deze overleggen kregen zij de gelegenheid om vragen te stellen en suggesties op het plan mee te geven. Deze zijn vervolgens verwerkt, de vragen zijn beantwoord en er is een verslag opgesteld. Dit verslag is daarna gedeeld met de stakeholders.

Afstemming heeft plaatsgevonden met de volgende partijen:

- Eigenaren/huurders van panden in de directe omgeving van kavel L-Midden
- Ontwikkelaar kavel L-Midden: De Alliantie Ontwikkeling & gemeente Amsterdam (V&OR)
- Fietsersbond
- ProRail
- NS Stations
- Vervoerregio Amsterdam

Tijdens deze afstemming zijn in de schetsontwerpfase gemaakte afspraken en aandachtspunten besproken en vergeleken met het VO. In de tweede contactmomenten zijn de wijzigingen in het VO-proces toegelicht.

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

Het proces is goed verlopen. De partijen waardeerden dat zij werden betrokken bij het ontwerp voor de openbare ruimte en dat hun opmerkingen serieus zijn meegenomen. Inhoudelijk was er begrip voor keuzes die voortkomen uit beleidskaders, zoals het toegankelijk houden van de Teleportboulevard voor gemotoriseerd verkeer. Waar zorgen werden geuit, is gekeken of en hoe deze inpasbaar waren binnen de kaders.

Belangrijke thema's die in meerdere gesprekken terugkwamen:

- Bereikbaarheid voor laden en lossen, met name voor pakketdiensten, mindervaliden en verhuisbewegingen.
- Positie van afvalinzamelvoorzieningen in relatie tot terrassen en zichtlijnen.
- Wens voor behoud van (een gedeelte van) de taxistandplaatsen.
- Verkeersveiligheid en duidelijkheid van de inrichting van de Teleportboulevard.
- Zichtlijnen en loopstromen vanaf het station naar de fietsenstalling en vice versa.

In het ontwerp zijn enkele concrete aanpassingen gedaan op basis van de input:

- Afvalinzamelvoorzieningen zijn verplaatst zodat deze niet direct voor een terras staan.
- Vier taxistandplaatsen zijn teruggebracht in het ontwerp.
- De Teleportboulevard wordt ingericht als ETW30-straat.
- Laad- en losplekken zijn toegevoegd aan de Changiweg. Bufferzones voor stilstaande voertuigen zijn toegevoegd aan de Teleportboulevard.
- Extra aandacht voor vergroening in de tussenstraten en een betere aansluiting op omliggende profielen.
- Een reservering voor een mindervalide parkeerplaats is toegevoegd.
- Bomen zijn verwijderd uit het ontwerp bij de ingang van de fietsenstalling aan de Changiweg in verband met de zichtbaarheid van de stalling.

De keuze voor één-op-één gesprekken met de belanghebbenden heeft goed uitgepakt. Dit heeft ervoor gezorgd dat we het ontwerp meerdere keren zorgvuldig konden bespreken. De reacties van de gesproken belanghebbenden hebben het ontwerp verbeterd. En daarmee is het eerder benoemde doel

van de participatie behaald. Dat maakt dat deze werkwijze in het vervolg met een soortgelijk project zeker kan worden herhaald.

5. Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst (opgehaalde reacties)	Wat is ermee gedaan/resultaat
Wordt er voldoende rekening gehouden met laden en lossen, ook gezien de toekomstige nieuwbouw op naastgelegen kavel L-West	In het ontwerp zijn twee laad- en losplekken aangewezen langs de Changiweg. Deze kunnen indien nodig worden uitgebreid.
Is de solitaire boom bij entree fietsenstalling Teleportboulevard wenselijk?	Deze voorkomt eventuele blokkade van de fietsenstalling door verkeerd geparkeerde auto's. Door de hoge kroon vormt deze geen belemmering voor de zichtbaarheid van de entree. Er is zelfs een extra boom toegevoegd voor extra vergroening.
Liever geen hoogteverschil tussen rijbaan en stoep (veiligheid) Teleportboulevard.	Er is gekozen voor een ETW30-profiel met hoogteverschil, vanwege de functionele en visuele scheiding tussen rijdend en verblijfsverkeer. Dit hoogteverschil is 4cm tussen rijbaan en stoep. Bij de entree fietsparkeergarage is geen hoogteverschil.
Twijfels bij robuustheid systeem afsluiting voor ontheffingsverkeer op Teleportboulevard.	Om deze reden is gekozen om de Teleportboulevard niet af te sluiten voor verkeer.
Voorkeur voor asfalt i.p.v. klinkers op hoofdnet fietsroute	Er is bewust gekozen voor de rode gebakken klinkers vanwege de hoogwaardige uitstraling die past bij de ambitie voor het gebied.
Zorg over autotoegankelijkheid voor pakketdiensten, mindervaliden, cateraars en verhuisbedrijven Teleportboulevard	We gaan hier een erftoegangsweg realiseren met op de stoep ruimte voor laad- en losverkeer.
Hoelang duurt het aanvragen van een ontheffing?	Er is geen sprake meer van een systeem waarvoor ontheffing vereist is.
Straten tussen panden zijn verzakt	Deze melding is doorgegeven aan de afdeling Beheer. De betreffende straten vallen buiten de projectscope.
Terras aan Teleportboulevard ligt schuin, wens voor rechte stoep met vergroening	Door de aansluiting op een bestaande fietsbrug is het technisch niet mogelijk om het terras recht te leggen. Vergroening blijft onderwerp van nadere uitwerking.
Vraag over het laten vervallen van taxistandplaatsen	Naar aanleiding van deze zorgen zijn in overleg met Vervoer & Openbare Ruimte (Gemeente Amsterdam) vier taxistandplaatsen teruggebracht in het ontwerp.

Opbrengst (opgehaalde reacties)	Wat is ermee gedaan/resultaat
Bezwaar tegen vuilcontainers direct voor terras	De afvalcontainers zijn herplaatst (richting het westen) zodat ze geen direct zicht wegnemen of hinder veroorzaken voor het terras.
Parkeerdruk nieuwe bewoners en behoud parkeervergunning bestaande gebruikers	Nieuwe bewoners ontvangen geen parkeervergunning. De bestaande situatie wordt onderzocht, binnen de geldende parkeerregels.
Wens voor afsluiting Teleportboulevard met paaltje	Dit gaan we niet meer toepassen. Deze maatregel is te kwetsbaar.
Zorg over veiligheid bij keuze voor fietspad met ontheffing; voorkeur voor fietsstraat	De mogelijkheid van een fietsstraat is onderzocht maar voldoet niet aan de daarvoor gestelde eisen. Gemotoriseerd verkeer heeft toegang, al wordt verwacht dat daar beperkt gebruik van wordt gemaakt. Er zal alleen sprake zijn van bestemmingsverkeer.
Verzoek om alleen de oostzijde van Teleportboulevard open te stellen voor gemotoriseerd verkeer	Door het kiezen van een erftoegangsweg is deze geheel toegankelijk
Hoofdingang van de fietsenstalling zal door de bomen het zicht vanaf het fietspad langs de ingang belemmeren, hierdoor is er geen zicht op de doosbelettering aan de gevel. Ons voorstel zou zijn om langs het fietspad (zie onderstaand zoekgebied) een zuil te plaatsen.	Akkoord
Bij een stalling van deze omvang (ca. 4.000 plekken, 8.000–10.000 reizigers per dag) is het van belang dat gebruikers geen onnodige oversteekbewegingen over de rijbaan hoeven te maken richting station	Wij onderzoeken of het mogelijk is om de keerlus iets te verplaatsen naar het oosten.
We nemen aan dat op de tekening er bij de voetgangers in-uitgang aan de Changiweg een verkeersdrempel gemaakt is, kan hier een zebrapad op gemaakt worden voor extra attentiewaarde?	Het voorstel om een zebrapad toe te voegen over de drempel is afgewogen met de verkeerskundige. Officieel worden er geen zebrapaden toegepast op 30 km/u wegen omdat we ervan uit gaan dat op iedere willekeurige plek overgestoken kan worden door een voetganger. Echter zien we wel het belang in van de aantal fietsparkeerplekken en daarbij de voetgangersbewegingen die hier gaan plaatsvinden. We hebben daarom besloten om dit toe te voegen aan het ontwerp en in het definitief ontwerp deze technische uitwerking op te nemen. Het plan moet in definitief ontwerp langs het zogenoemde toetsteam openbare ruimte & mobiliteit voordat het uitgevoerd kan

Opbrengst (opgehaalde reacties)	Wat is ermee gedaan/resultaat
	worden. Wij zullen dit verdedigen en argumenten richting hen.
Door de beoogde positie van bomen op de Changiweg is er minder zicht op de uitgang van de fietsenstalling richting station en vise versa. Het verzoek is om de bomen anders te positioneren zodat het zicht op de ingang van de stalling en de signing boven de deur vanuit het station zichtbaar is.	De bomen die hier in de zichtlijn stonden, zijn verwijderd om de zichtbaarheid van de fietsenstaling te maximaliseren.
De tijdelijke inrichting van de westelijke strook naast de kavel is prima, onder de voorwaarde dat er op een latere termijn over een definitieve inrichting kunnen praten, graag hierbij Bureau Spoorbouwmeester betrekken.	Akkoord
De inrichting van de openbare ruimte tot aan de toegang van de fietsenstalling aan de Teleportboulevard is goed. Echter, de verwachting is dat het voor automobilisten lastig zal zijn om het doodlopende karakter van de fietsstraat te begrijpen. We voorzien veel onnodige keerbewegingen ter hoogte van het begin van de fietsbrug. Ook zullen er vermoedelijk regelmatig vrachtwagens en pakketbusjes op de fietsstraat stilstaan; de twee aangewezen logistieke parkeerplaatsen lijken onvoldoende wanneer parkeren op de fietsstraat wordt verboden. Wij vragen daarom aandacht voor dit punt in het ontwerp, zodat wordt voorkomen dat de in- en uitgang van de fietsenstalling als parkeerplek wordt gebruikt.	Afgewogen met het beleid is er gekozen voor een erftoegangsweg (30 km/u). Er zijn zogenoemde parkeerhavens gerealiseerd in het ontwerp waar laad- en losbewegingen plaats kunnen vinden. We snappen dat er een zorg is met onnodige keerbewegingen echter zien we dit eerst terug in realiteit voordat we hierop gaan anticiperen.
Graag zien we een groenstrook aan de voorzijde van het pand van Aristo	Er is een groenstrook van 1,5 meter x 7,5 meter toegevoegd aan het ontwerp

6. Terugkoppeling

Na verwerking van de reacties en het aanpassen van het ontwerp zijn alle betrokken stakeholders per e-mail geïnformeerd over de geactualiseerde stand van zaken. In deze terugkoppeling is toegelicht welke keuzes zijn gemaakt en welke vervolgstappen volgen richting de bestuurlijke vaststelling.

7. Vooruitblik

Het ontwerp wordt technisch uitgewerkt. Daarbij wordt met name gekeken naar de aansluitingen op het maaiveld, de afmetingen van de parkeerplekken en het beplantingsplan. De uitvoering staat gepland rond de oplevering van gebouw L Midden, eind 2027. Over de werkzaamheden zal te zijner tijd worden

gecommuniceerd met belanghebbenden. Omdat de oplevering pas eind 2027 zal plaatsvinden, wordt tegen die tijd besloten hoe de communicatie hiervoor wordt opgepakt.