Gemeente Amsterdam



INRICHTINGSPLAN OMGEVING L-MIDDEN

Sloterdijk Stationskwartier

december 2025

Colofon

Opdrachtgever	Grond en ontwikkeling, Gemeente Amsterdam
Projectteam	Ingmar Hoen, Sam van Asselt, Julie van Damme, Lieke van der Wijk en Willem van de Rijt
Ontwerpteam	Mohamed el Faghloumi, John Verheusen, Larissa Berkhout

december 2025 - Er kunnen geen rechten aan worden ontleend

Inhoud

1. Inleiding 5

2. Context 7
- 2.1 Landschappelijke structuur 7
- 2.2 Stedenbouwkundigplan 8

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden 11
- 3.1 Plan openbare ruimte 2021 11
- 3.2 Opgave en scope 13

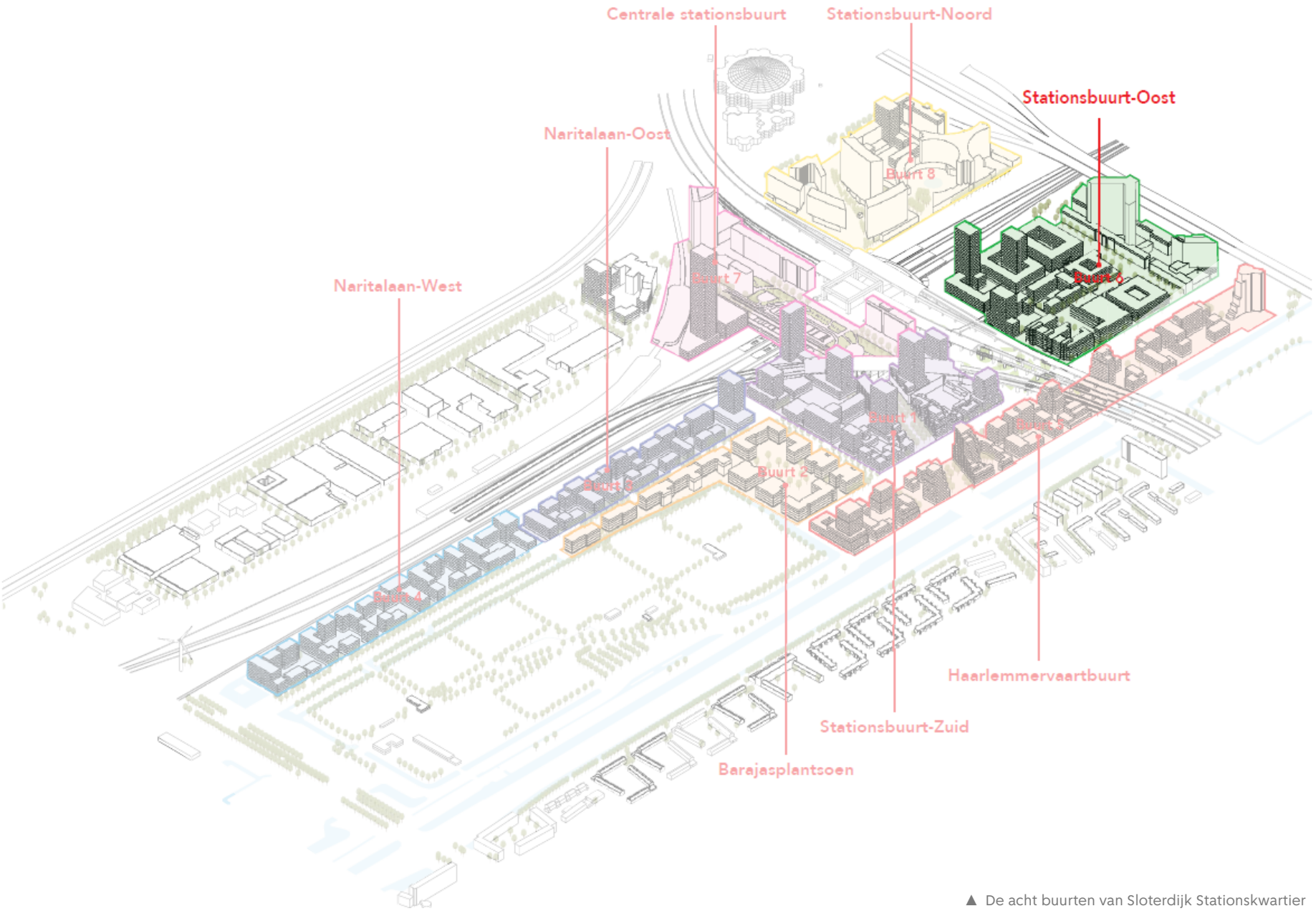
4. Inrichtingsplan openbare ruimte 15
- 4.1 Verkeersontwerp 16
- 4.2 Kabels en leidingen 17
- 4.3 Ontsluitingen en parkeervoorzieningen 18
- 4.4 Ruimte voor ontmoeting en loopstromen 20
- 4.5 Afvalinzameling 21
- 4.6 Visie Groenstructuur Sloterdijk Stationskwartier 23
- 4.7 Klimaatbestendigheid 30
- 4.8 Verlichting 33
- 4.9 Meubilair 34
- 4.10 Materalisering 35
- 4.11 Profielen 37

5. Participatie 42

6. Tijdelijke situatie 43

7. Planning 44

Bijlagen 46
- Beheerparagraaf 46
- Ontsluitingsprincipes huidig vs toekomst 47
- Materalisering conform Handboek Rood 48
- Rainproof 49
- Uitwerking bestaande parkeerplekken openbare ruimte 50



▲ De acht buurten van Sloterdijk Stationskwartier

1. Inleiding

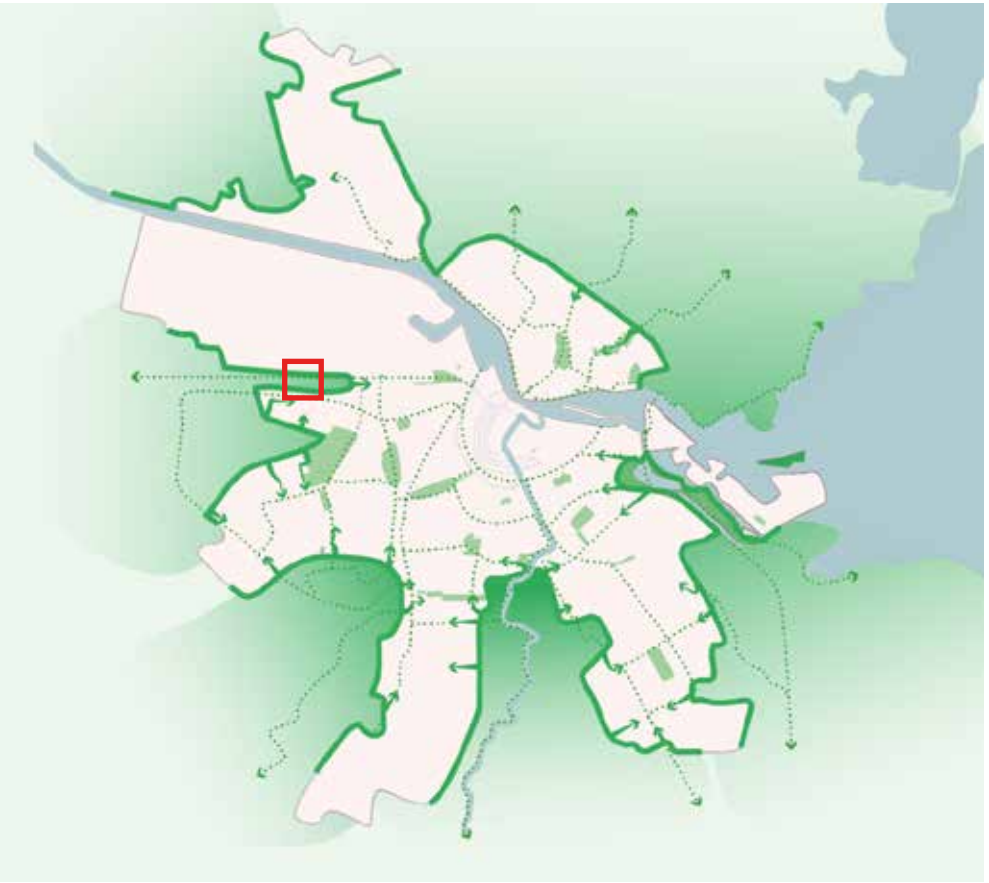
Sloterdijk Stationskwartier heeft zich de afgelopen jaren getransformeerd van een grijs kantorengebied naar een bruisend, hoogstedelijk woon- en werkgebied, met station Sloterdijk als belangrijk openbaarvervoersknooppunt voor dit deel van de stad.

Sloterdijk Stationskwartier ligt op een bijzondere plek in de stad: midden in de Brettenscheg en op de overgang van Nieuw-West naar de Amsterdamse haven en het toekomstige Haven-Stad. De hoofdambitie voor dit gebied is om Sloterdijk Stationskwartier onderdeel te laten zijn van de Brettenscheg (zie afbeelding rechts). Dit betekent dat robuuste groene corridors nodig zijn om het Westerpark en de volkstuinen ten oosten van het gebied te verbinden met Sportpark Spieringhorn en daarachter de Bretten in het westen. De Arlandaweg, Barajasweg en Naritaweg vormen hiervoor de ruggengraat.

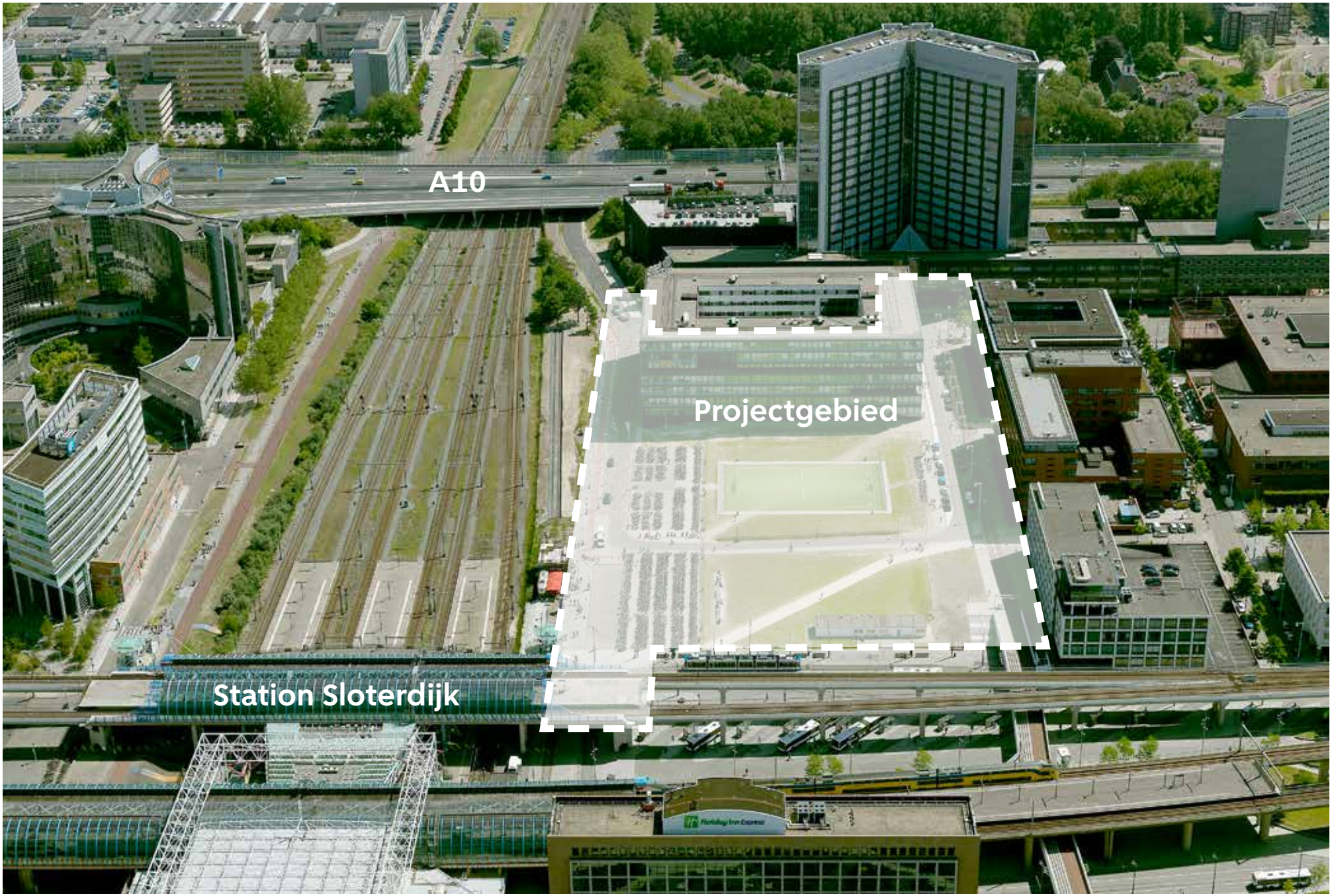
Het projectgebied bevindt zich in de wijk Stationsbuurt-Oost, zoals omschreven in de Visie 2040 (2021) (zie afbeelding op de linkerpagina). Dit is een van de acht buurten van Sloterdijk Stationskwartier. Stationsbuurt Oost typeert zich als ‘hoekig grid’.

Dit inrichtingsplan is een verdere uitwerking van de Modellenstudie Openbare ruimte L-Kavel van december 2020 en het Schetsontwerp 2023. In de modellenstudie werd een voorzet gedaan voor de aanpak van de openbare ruimte rondom het nieuw te bouwen woongebouw op kavel L-Midden, Sloterdijk Stationskwartier. Waar in de modellenstudie nog sprake was van een aantal mogelijke ontwikkelingsrichtingen, is in dit inrichtingsplan duidelijk een keuze gemaakt voor één ontwikkelingsrichting. Daarnaast zijn een aantal onderdelen van het openbare ruimte ontwerp verder uitgewerkt.

Het doel van dit ontwerp is om een samenhangende verbinding te creëren tussen de nieuwe ontwikkelingen, waar de ondergrondse fietsparkeergarage een belangrijke rol speelt, en de openbare ruimte. Tegelijkertijd wordt gestreefd naar een leefbare en aantrekkelijke woonomgeving voor toekomstige bewoners, waarin praktische voorzieningen op een logische manier zijn ingepast en waar groene corridors zorgen voor een harmonieuze integratie van natuur en stedelijk leven.



▲ Overzicht van hoe de groene scheggen de stad binnen komen uit de omgevingsvisie 2050. De ambitie is dat Sloterdijk Stationskwartier onderdeel uitmaakt van de Brettenscheg.


A10
Projectgebied
Station Sloterdijk

2. Context

2.1 Landschappelijke structuur

Sloterdijk wordt bepaald door een bijzonder samenspel van historische infrastructuur, waterkeringen en hoogteverschillen. De Spaarndammerdijk, de Haarlemmertrekvaart en de eerste spoorlijn van Nederland vormen de hoofdstructuren die dwars door het oude veenontginningslandschap lopen.

Het gebied ligt als een stedelijke enclave midden in de Brettenzone, een brede groene scheg met een mozaïek van volkstuinen, natuurgebieden, water en dijken. Veel van de oorspronkelijke dijk- en waterstructuren zijn nog zichtbaar in subtiele hoogteverschillen.

Binnen Sloterdijk komen uitzonderlijk verschillende maaiveldniveaus samen, van +6,5 m NAP bij het Orlyplein tot onder NAP bij de watergangen. Deze terrassering wordt bepaald door zowel een primaire als een secundaire waterkering, die het landschap structureren en belangrijke beperkingen aan de inrichting opleggen.



▲ Een gecombineerde kaart van de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur.



▲ Uiteenzetting van de verschillende groentypes van de Brettenscheg. Kaart uit het POR (2021).

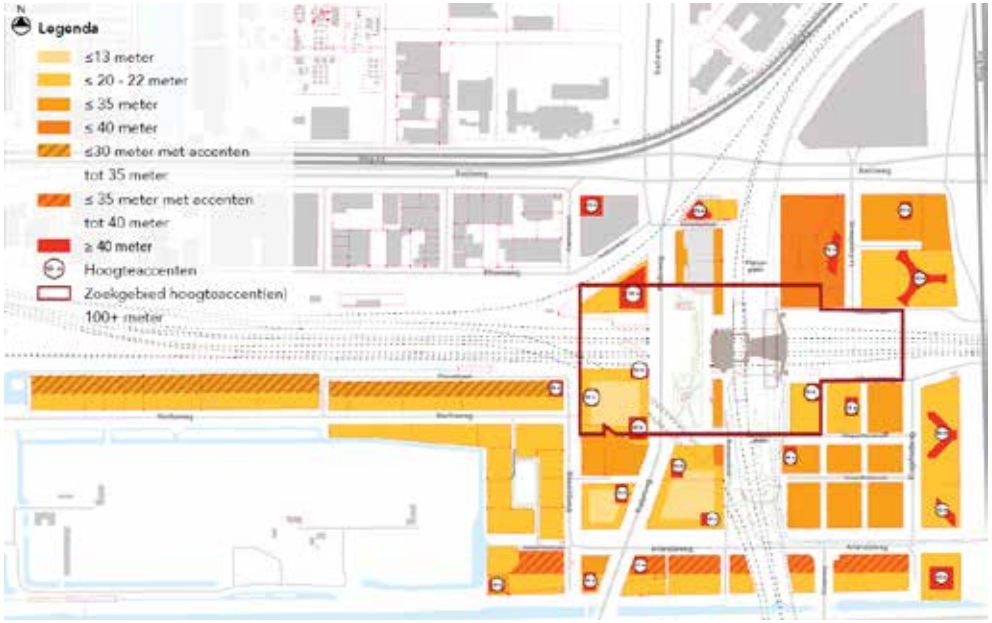
2.2 Stedenbouwkundigplan

Het Stedenbouwkundig plan vormt zich door totaal acht buurten binnen Sloterdijk Stationskwartier die ieder een eigen hoofdkarakteristiek hebben. L-midden en omgeving ligt binnen de buurt Stationsbuurt Oost die bestaat uit een ‘hoekig grid’.

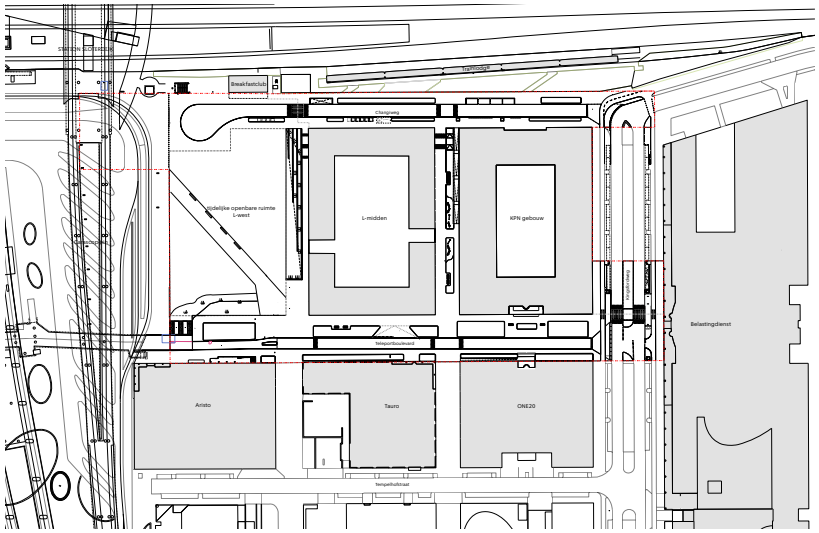
De gebiedsstructuur wordt bepaald door een duidelijk grid, begrensd door het Carascoplein, de spoorlijnen, de A10 en de Arlandaweg. Hoogteaccenten liggen langs deze randen. Binnen het grid verdelen twee noord-zuid voetgangersstraten en een oost-west fiets- en expeditiestraat het gebied. Nieuwe ontwikkelingen voegen zich in deze vaste opzet en in het bestaande hoogbouwsilhouet.

Gesloten bouwblokken vormen de basis, maar door openingen en variaties ontstaan half-open blokken, U-vormen en diverse binnenterreinen, waardoor de strakke structuur wordt verzacht. De overgangen tussen privé en openbaar zijn belangrijk; groen speelt hierin een sleutelrol en zorgt voor prettige, visuele verbindingen tussen hoven, binnenterreinen en open hoeken.

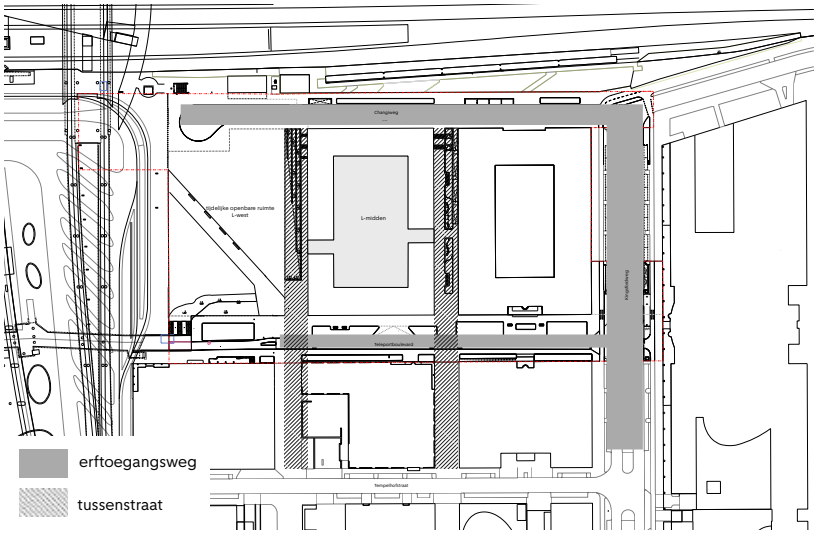
In de Visie 2040 wordt de uitstraling en het karakter van de buurt omgeschreven (zie ook impressies van de ontwikkelingen op de volgende spread). Rondom het Stations Amsterdam Sloterdijk is er een zoekgebied voor hoogteaccenten van 100+ meter. Daarnaast hebben bepaalde kavels een hoogteaccent tussen de 50-90 meter.



▲ Schema bouwhoogten uit de Visie 2040



▲ Gebouwen en straten rondom L-midden



▲ Typering openbare ruimte



▲ Teleportboulevard > westelijke tussenstraat



▲ Changiweg > ingang fietsparkeergarage



▲ Teleportboulevard > fietspad



▲ Westelijke tussenstraat > schlucht



▲ Teleportboulevard > oostelijke tussenstraat



▲ Teleportboulevard > ingang fietsparkeergarage



▲ Changiweg > oostelijke tussenstraat



▲ Oostelijke tussenstraat



▲ Oostelijke tussenstraat - schlucht

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1 Plan openbare ruimte 2021

Ambitie

Sloterdijk Stationskwartier groeit sterk en krijgt veel meer bewoners, gebruikers en functies. Daarom is slim en meervoudig ruimtegebruik noodzakelijk: de openbare ruimte moet tegelijk plaats bieden aan klimaatmaatregelen, energievoorzieningen, vergroening, mobiliteit, recreatie en beheer.

De eigen identiteit van het gebied wordt versterkt door beter aan te sluiten op de omgeving, de hoogteverschillen te benutten en de openbare ruimte aantrekkelijker te maken met voorzieningen, groen en levendige plinten.

Een belangrijke ambitie is om Sloterdijk Stationskwartier echt onderdeel te laten worden van de Brettenzone, door de groenstructuur en beplanting op elkaar af te stemmen en goede wandel- en fietsroutes te creëren tussen Bretten en Westerpark.

Klimaatadaptatie krijgt een centrale rol, met regentuinen, wadi's en bijna een verdubbeling van het aantal bomen om water te verwerken en schaduw te bieden.

Tot slot wordt gewerkt aan een gezond, aantrekkelijk en veilig gebied, met voorrang voor voetgangers en fietsers, een sterke vergroening van straten en pleinen, en een betere sociale veiligheid door verlichting en actieve plinten.



▲ Uitsnede van de buurt Stationsbuurt Oost en de plankaart van het plan openbare ruimte (2021).

Groenstructuur

In het plan openbare ruimte (2021) wordt de groenstructuur binnen Sloterdijk Stationskwartier zelf voornamelijk gevormd worden door een fijnmazig netwerk van groene wandel- en fietsroutes. De Stationsbuurt Oost wordt gevormd door omliggend ecologisch groen. Dit bevindt zich bij de sporen en langs de taluds van de A10. De Kingsfordweg, Changiweg, Tempelhofstraat en Teleportboulevard worden omschreven als straten met stedelijk groen.

Ecologie

Vanuit de ecologie staat Natuurinclusief bouwen benoemd in het POR (2021). Dit bevordert biodiversiteit, verbetert het leefklimaat, vermindert hitte en stimuleert beweging.
De ligging in de Brettenscheg biedt grote kansen voor ecologische versterking. Door gebruik te maken van inheemse beplanting, terughoudende verlichting en een goed groenbeheer kunnen natuurlijke leefgebieden ontstaan.

Mobiliteit en parkeren

De Kingsfordweg is samen met de Naritaweg, Arlandaweg en Radarweg een hoofdweg voor de auto met een maximale snelheid van 30 km/u.

Het afsluiten van de Changiweg ten oosten van de Kingsfordweg is een maatregel die binnen de nieuwe verkeersstructuur van Haven-Stad is aangegeven. Daarnaast is de verkeerslus Changiweg-Teleportboulevard opgeheven door de ontwikkelingen Lmidden en Lwest zodat hier een leefbare straat gerealiseerd kan worden.

De focus voor heel Sloterdijk Stationskwartier ligt op het creëren van een zo aantrekkelijk en veilig mogelijk fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. Voor de auto heeft een transformatie plaatsgevonden waar veel wegen van 50 km/u naar 30 km/u zijn gegaan. De transformatie zorgt ervoor dat de prioriteit verschuift van auto naar de fietser en voetganger. Het is belangrijk dat de huidige vrij liggende fietspaden, waarvan het grootste deel onderdeel is van plusnet of hoofdnet fiets, ook bij een herinrichting naar 30 km/u straten behouden blijven. De ambitie is om van de de Teleportboulevard een plusnet fiets te maken.

Fietsparkeren wordt gerealiseerd in de ondergrondse parkeervoorziening onder L-midden. Hierdoor is er geen fietsparkeren op straat. Parkeren voor auto's is hierin niet meegenomen vanwege de gunstige locatie van Station Sloterdijk. De huidige parkeerplekken langs de Kingsfordweg blijven gehandhaafd.

In overleg zijn de taxistandplekken op de Changiweg verminderd naar vier plekken. Dit waren zeven plekken.

L-midden en omgeving ligt naast het Carascoplein waar het bus- en tramstation van Sloterdijk Stationkwartier zich vestigd. Daarbij ligt het ook op loopafstand van het NS Station.

Sport, spel en bewegen

In het projectgebied zijn een aantal sport, spel en ontmoetingsplekken aangewezen. Op de Teleportboulevard, Tempelhofstraat en Kingsfordweg zijn speelplekken in getekend van 150 m2. Daarbij is de Tempelhofstraat onderdeel van het zogenoemde Stations en stadsgroen circuit waarbij gestimuleerd wordt om te wandelen.

Ondergrond

Sloterdijk Stationskwartier verdicht en moet in 2040 aardgasvrij zijn, waardoor de behoefte aan energie- en nutsvoorzieningen sterk groeit. Het Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen (MENS) bepaalt waar in de onder- en bovengrond ruimte moet worden vrijgehouden voor toekomstige netwerken. Langs de (noordzijde) Changiweg, (zuidzijde) Tempelhofstraat en Kingsfordweg zijn kabels en leidingen leidend.

Afvalinzameling

Voor alle toekomstige woningen ligt er een flinke opgave met de hoeveelheid ondergrondse afvalcontainers. In de plan openbare ruimte zijn nog geen plekken aangewezen. Er moet per locatie gekeken worden naar de meest optimale situering.

Klimaatbestendigheid

Door de voorspelde klimaatveranderingen komen er extremere natte en droge perioden. Bij extreme piekbuien zijn er nu al plekken in Sloterdijk-Centrum waar regenwater voor overlast zorgt door onvoldoende afvoercapaciteit. De locaties die extra aandacht nodig hebben zijn onder andere het Carascoplein, Kingsfordweg en de Tempelhofstraat. Daarbij is hitte ook een belangrijk onderdeel en moeten er, waar mogelijk, zoveel mogelijk bomen gepland worden voor extra schaduw.

Omgeving L-midden

Dit voorlopig ontwerp is ontwikkeld in aansluiting op het Plan Openbare Ruimte, waarbij een integrale benadering wordt gehanteerd voor alle functies en toekomstige ontwikkelingen. Een belangrijk onderdeel is de aansluiting van de fietsparkeergarage, waarbij eerst ruim 4000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd onder het gebouw van L-midden en in de toekomst zullen er nog eens ongeveer 3000 plekken bijkomen onder het gebouw van de naastgelegen te ontwikkelen kavel L-west. Tegelijkertijd wordt rekening gehouden met de onduidelijkheid rond toekomstige ontwikkelingen in de directe omgeving en de momenteel uitgestelde ontwikkeling van het station, zodat het ontwerp flexibel en toekomstbestendig blijft.

Centraal in het plan staat het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers, gecombineerd met een optimalisatie van de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Hierbij wordt aandacht besteed aan toegankelijkheid voor laden en lossen en voor hulpdiensten, evenals de toegankelijkheid voor mindervaliden. Hierbij zal de Changiweg en Teleportboulevard 30 km/u worden volgens Puccini. De hoogteverschillen in de openbare ruimte worden actief meegenomen in het ontwerp om het gebied levendig en multifunctioneel te maken.

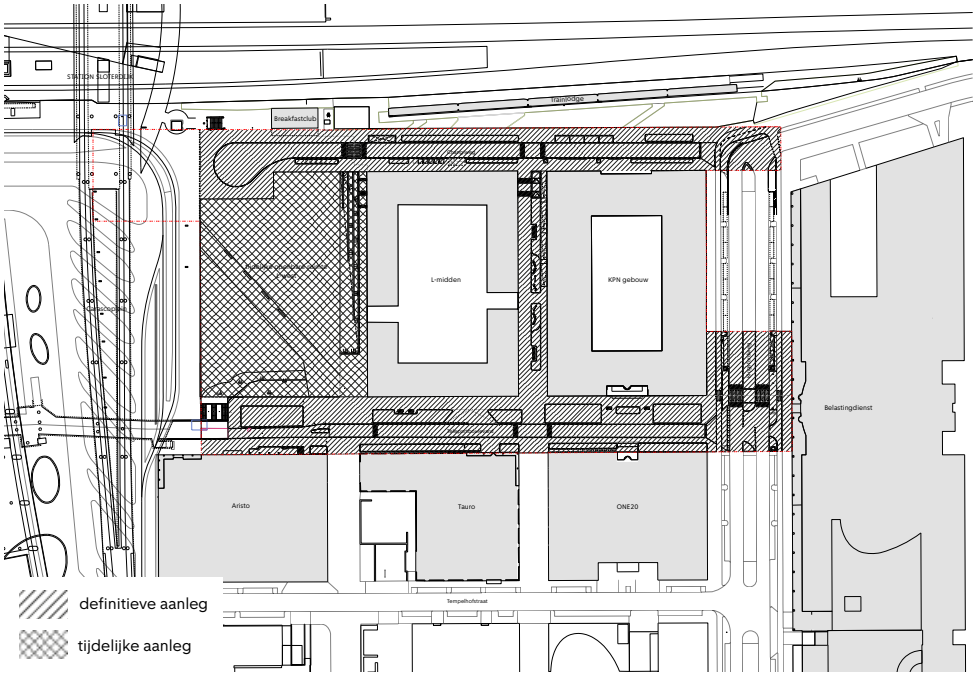
Daarnaast ligt de nadruk op het vergroenen van de straten, met een focus op het creëren van voldoende ruimte voor bomen en ander groen, waarmee het plan bijdraagt aan een klimaatbestendig ontwerp dat wateroverlast en hittestress tegengaat. Op deze manier ontstaat een duurzame, veilige en aangename openbare ruimte die zowel het huidige gebruik als toekomstige ontwikkelingen ondersteunt.

Kingsfordweg

Dit Kingsfordweg is een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. De huidige weginrichting dwingt een snelheid van 30 km/u nog niet af. Er is voor de Kingsfordweg nog geen herinrichting gepland, deze valt buiten de scope van dit project. Wel is het van belang dat de aansluitingen worden gerealiseerd op de Changiweg en Teleportboulevard. Dit houdt in dat de aansluitingen Changiweg/Kingsfordweg én Teleportboulevard/ Kingsfordweg worden aangepast. Er komt een extra laad- en losplek op de Kingsfordweg én een zebrapad. In de toekomst liggen hier kansen om hier een 30 km/u weg van te maken waarbij er veel meer ruimte kom voor vergroening.

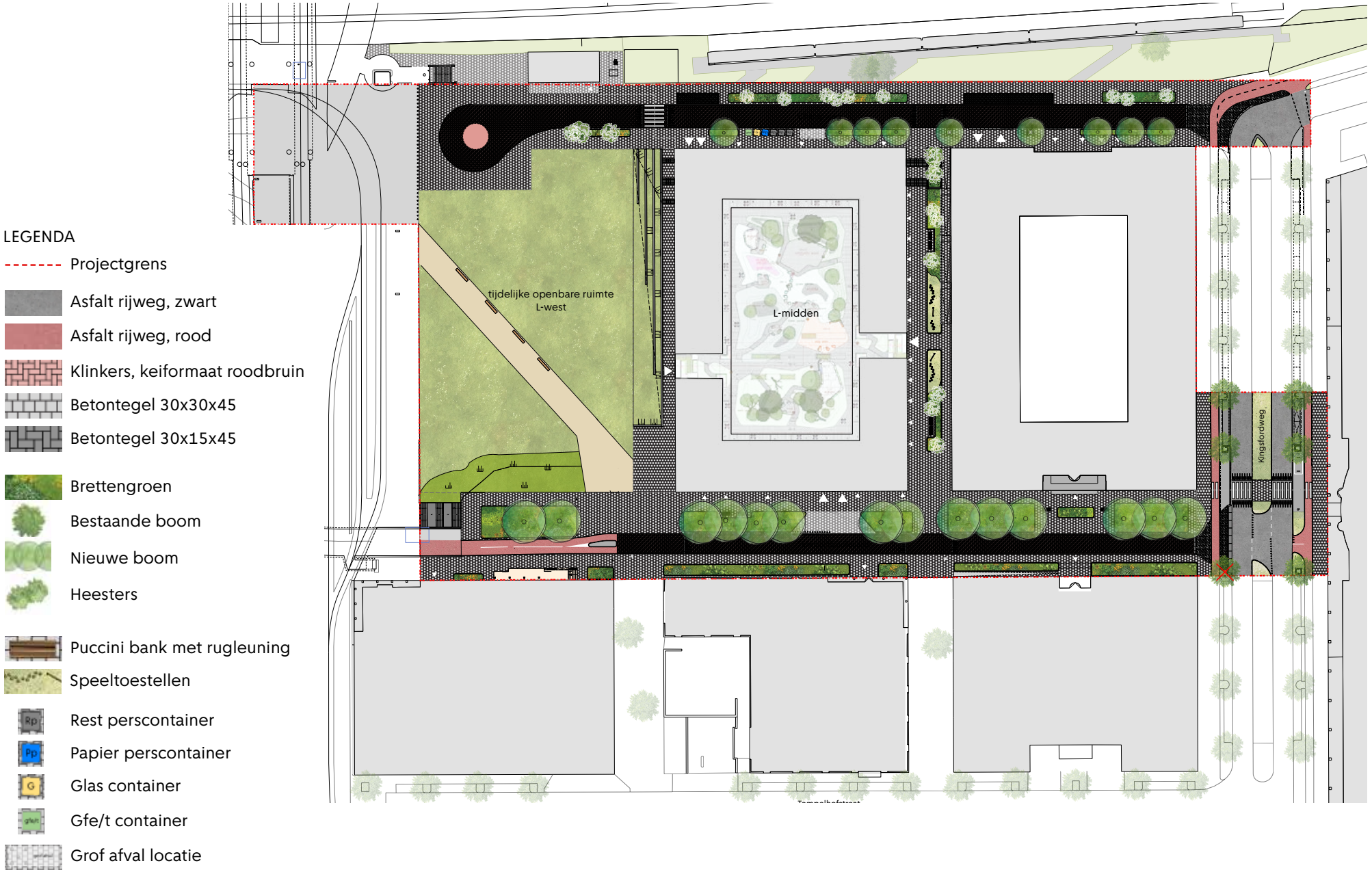
Fasering

De omgeving L-midden wordt definitief aangelegd. Op de naastgelegen kavel L-west komt een tijdelijke inrichting totdat deze ontwikkeling zich aandient. Deze tijdelijke inrichting wordt een openbare inrichting die in participatie met bewoners en gebruikers van deze plek wordt uitgewerkt.





4. Inrichtingsplan openbare ruimte



4.1 Verkeersontwerp

Er verandert veel op het gebied van verkeer in de openbare ruimte rondom kavel L-mddein. De grootste verandering is dat de rijbaan van de Changiweg richting Teleportboulevard wordt afgesloten. Dit is noodzakelijk om een verbinding te maken met het gebouw L-midden en later met L-west (toekomstige ontwikkeling). Er komt hierdoor een nieuwe straat tussen de gebouwen.

Op de Changiweg is een keerlus opgenomen. Deze zorgt voor meer verkeersveiligheid en voorkomt dat voertuigen moeten achteruitrijden of steken. De keerlus geeft overzicht en voldoet aan verkeerskundige richtlijnen. In de toekomst, wanneer L-west wordt gerealiseerd, is het wenselijk dat de keerlus kan worden vervangen door een doorlopende rijbaan over het Carascoplein. Dit verhoogt de kwaliteit van het plein bij L-west.

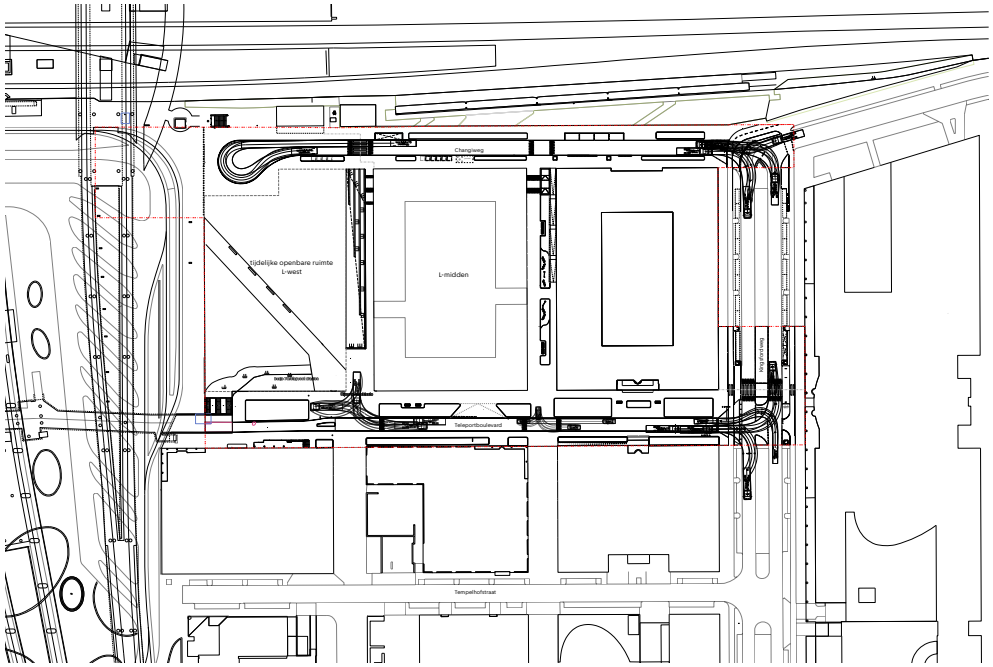
Omdat op de Changiweg meerdere functies een plek moeten krijgen, is in overleg besloten vier taxistandplaatsen te realiseren. In de huidige situatie waren dit er zeven. Passagiers kunnen in- en uitstappen bij de keerlus.

De kruispunten Changiweg/Kingsfordweg en Teleportboulevard/Kingsfordweg zijn aangepast om de veiligheid voor auto's fietsers en voetgangers te verbeteren. Daarnaast is er rekening gehouden met de aansluiting op een weg waar je 30 km/u mag rijden.

De Teleportboulevard wordt een doodlopende erftoegangsweg voor bestemmingsverkeer en waar maximaal 30 km/u is toegestaan. Over deze erftoegangsweg zullen veel fietsbewegingen plaats vinden omdat er onder het gebouw van L-midden een fietsenstalling wordt gerealiseerd met plek voor ruim 4000 fietsen.

Er is in dit maaiveldontwerp rekening gehouden met laden en lossen. Er zijn plekken op de Changiweg, Kingsfordweg en zogenoemde bufferzones op de Teleportboulevard. Daarbij wordt ook rekening gehouden met plekken voor mindervalide.

De brandweer kan overal in de buurt komen, behalve in de westelijke tussenstraat. Daar kan de ondergrond de brandweerwagens niet dragen. Dit is afgestemd met de brandweer.

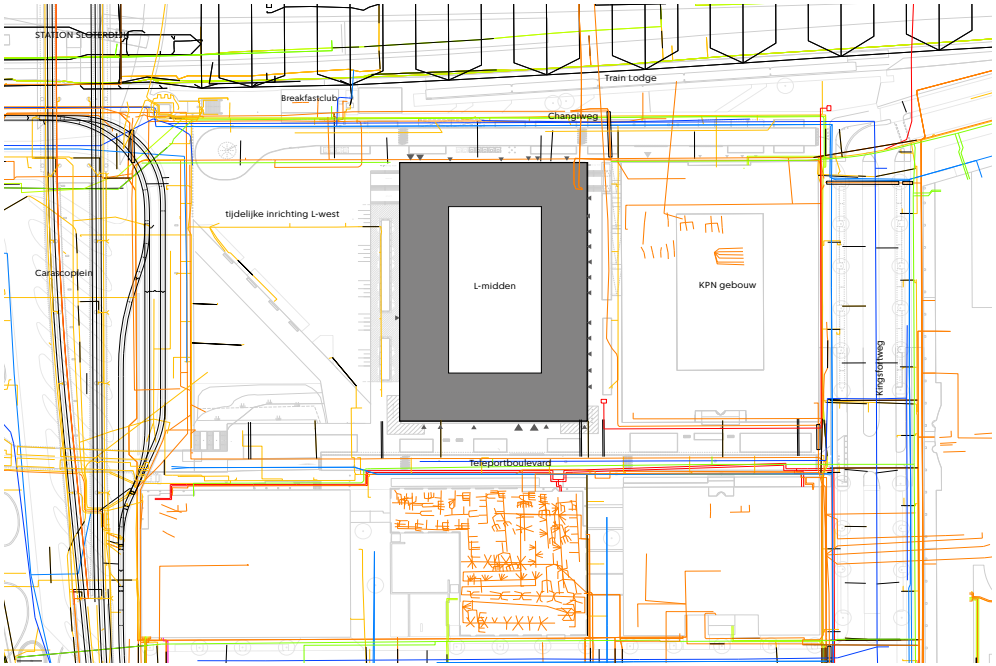


▲ Verkeerssituatie inclusief draaicirkels

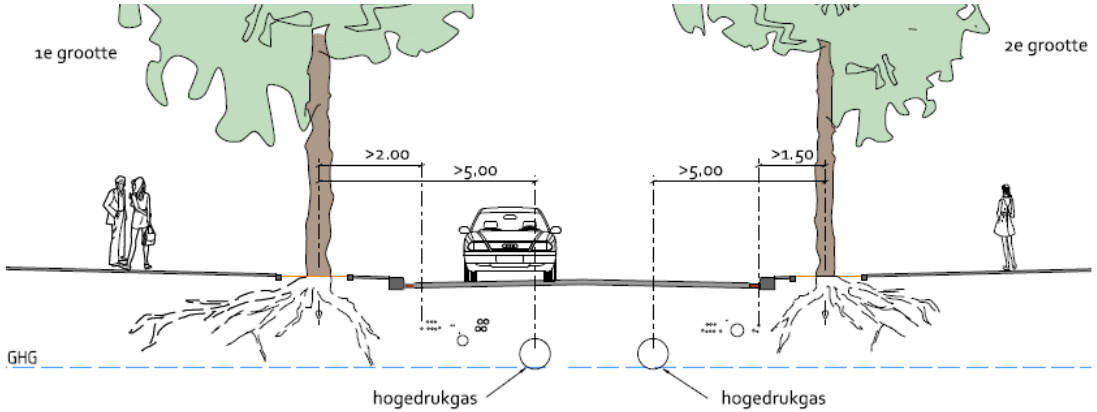
4.2 Kabels en leidingen

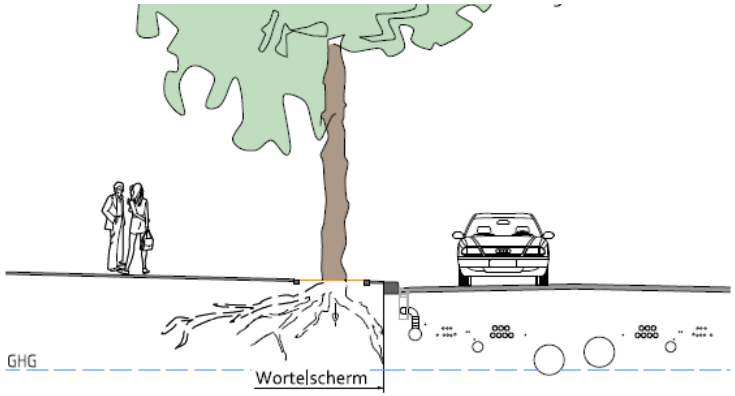
In het huidige projectgebied liggen al veel kabels en leidingen in de grond. Het gebouw L-midden kan worden aangesloten op het bestaande netwerk. Echter, voor de huisaansluitingen moeten in de oostelijke tussenstraat enkele kabels en leidingen worden toegevoegd. Daarnaast moet een waterleiding in de Changiweg worden vergroot om aan de vraag te kunnen voldoen.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, is het essentieel dat er ruimte ontstaat voor het planten van bomen die groot kunnen worden. Dit is mogelijk aan de zuidzijde van de Changiweg en de noordzijde van de Teleportboulevard. Op locaties waar geen grote bomen geplant kunnen worden, worden heesters toegepast.



▲ Kabels en leidingen





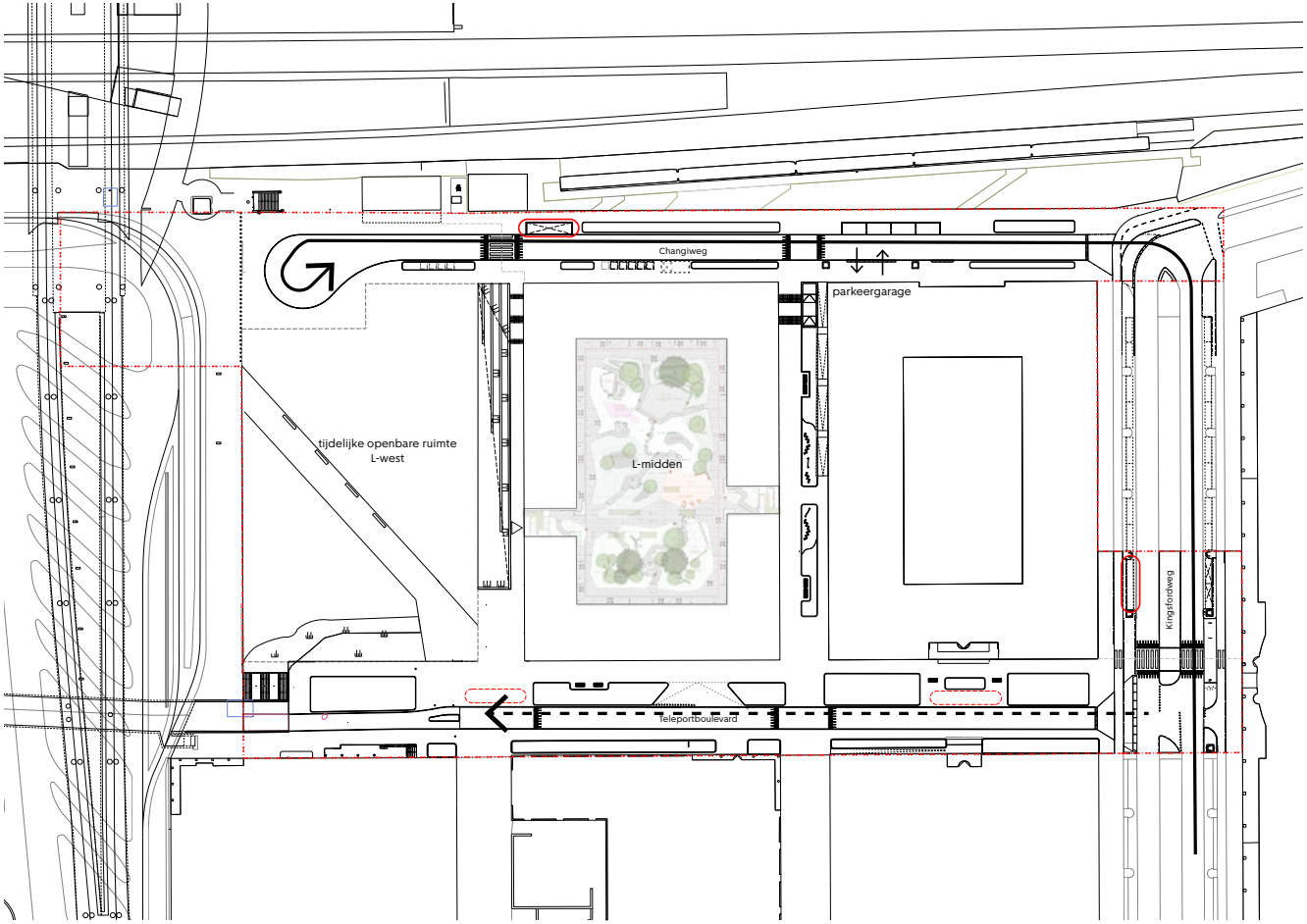
▲ Handboek Groen, afstanden bomen i.s.m. kabels & leidingen.

4.3 Ontsluitingen en parkeervoorzieningen

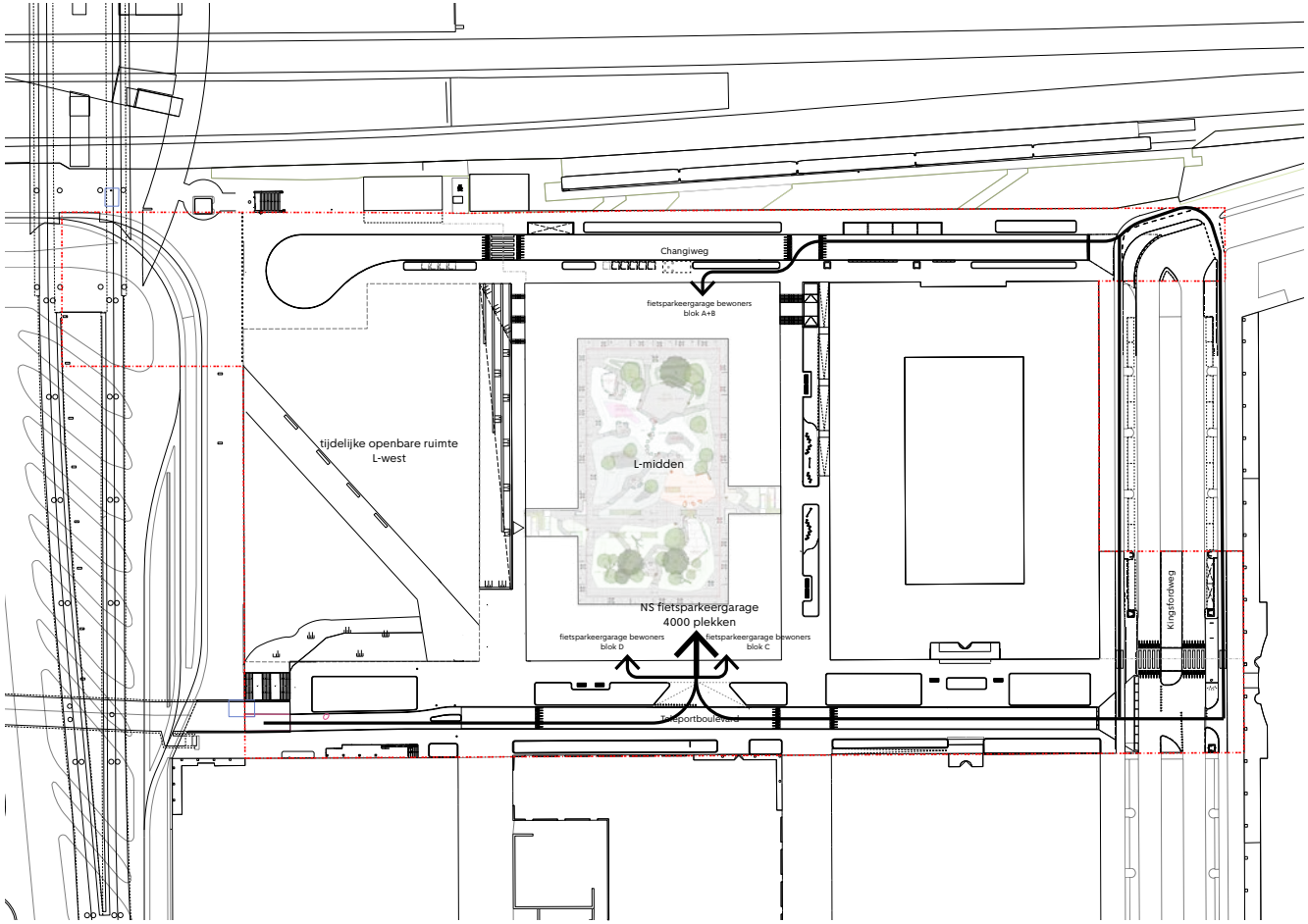
Door de goede bereikbaarheid van het OV is gekozen om rondom het Station Amsterdam Sloterdijk geen bezoekersparkeren te faciliteren voor de auto. Daarnaast worden er, door aanpassing van het verkeersontwerp, 22 langsparkeerplekken, 3 laad- en losplekken en 1 invalideplek opgeheven langs de Teleportboulevard. Dit is mogelijk omdat uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte lager is dan het totaal aantal beschikbare plekken in het gebied.

Het parkeren voor de fiets is opgenomen in de ondergrondse voorziening onder L-midden. Daar is voldoende plek voor bezoekers van het gebouw. De bewoners van het gebouw hebben een aparte in- en uitgang voor de fietsen.

De ontsluitingen van de woningen en commerciële ruimte bevinden zich aan de noord- en zuidzijde van het gebouw. Op iedere hoek is een hoofdentree voor woningen gevestigd. Aan de oostzijde bevinden zich grondgebonden woningen met entrees via maaiveld en een entree naar de binnentuin. Aan de westzijde is de gevel voor de fietsparkeergarage gevestigd. Ook hier bevindt zich een entree naar de binnentuin van het gebouw. Deze binnentuin is niet openbaar toegankelijk.



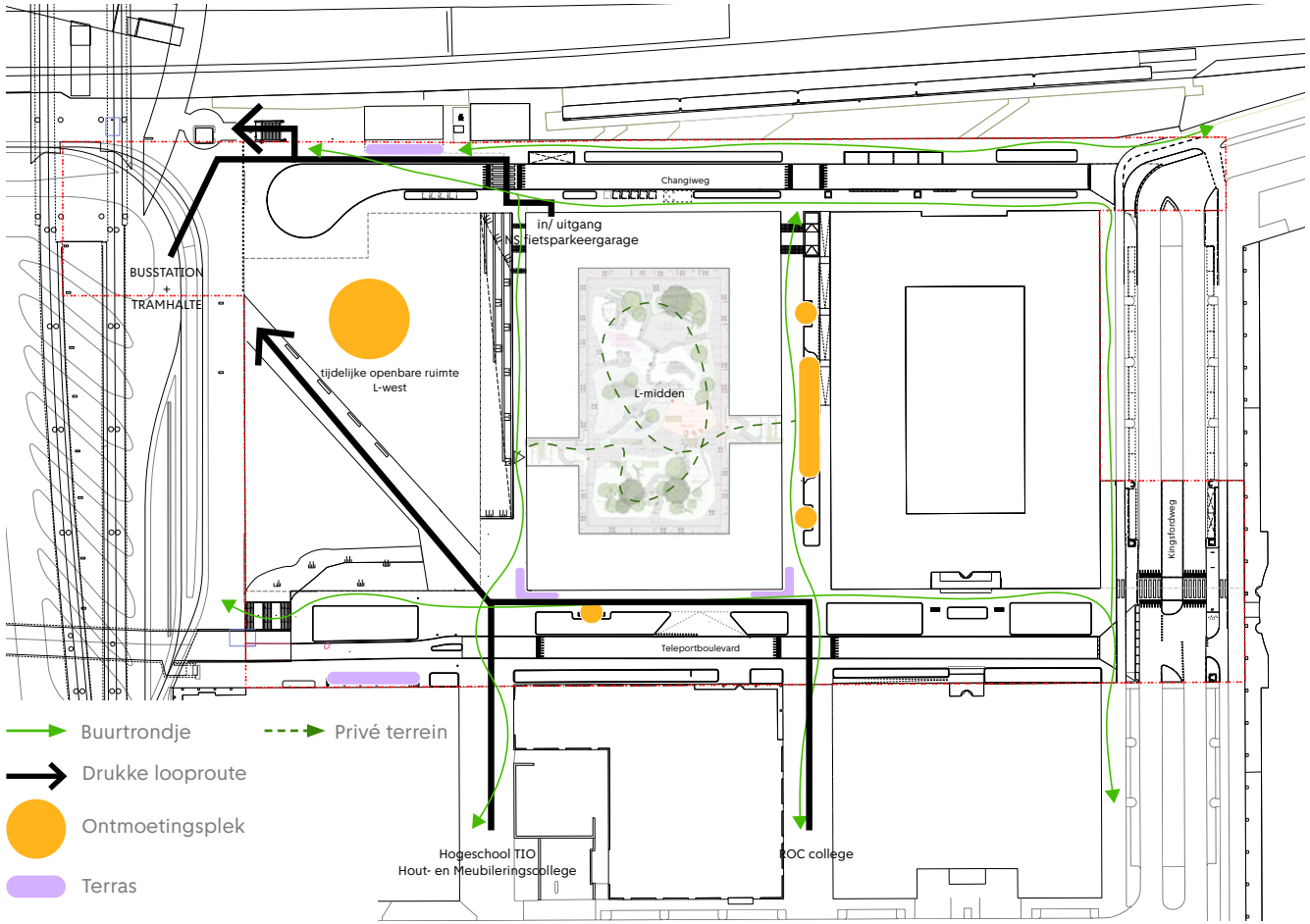
▲ Ontsluiting auto en laad- en losplekken



▲ Ontsluiting fiets en ingangen fietsenstallingen



4.4 Ruimte voor ontmoeting en loopstromen



▲ Loopstromen binnen het gebied

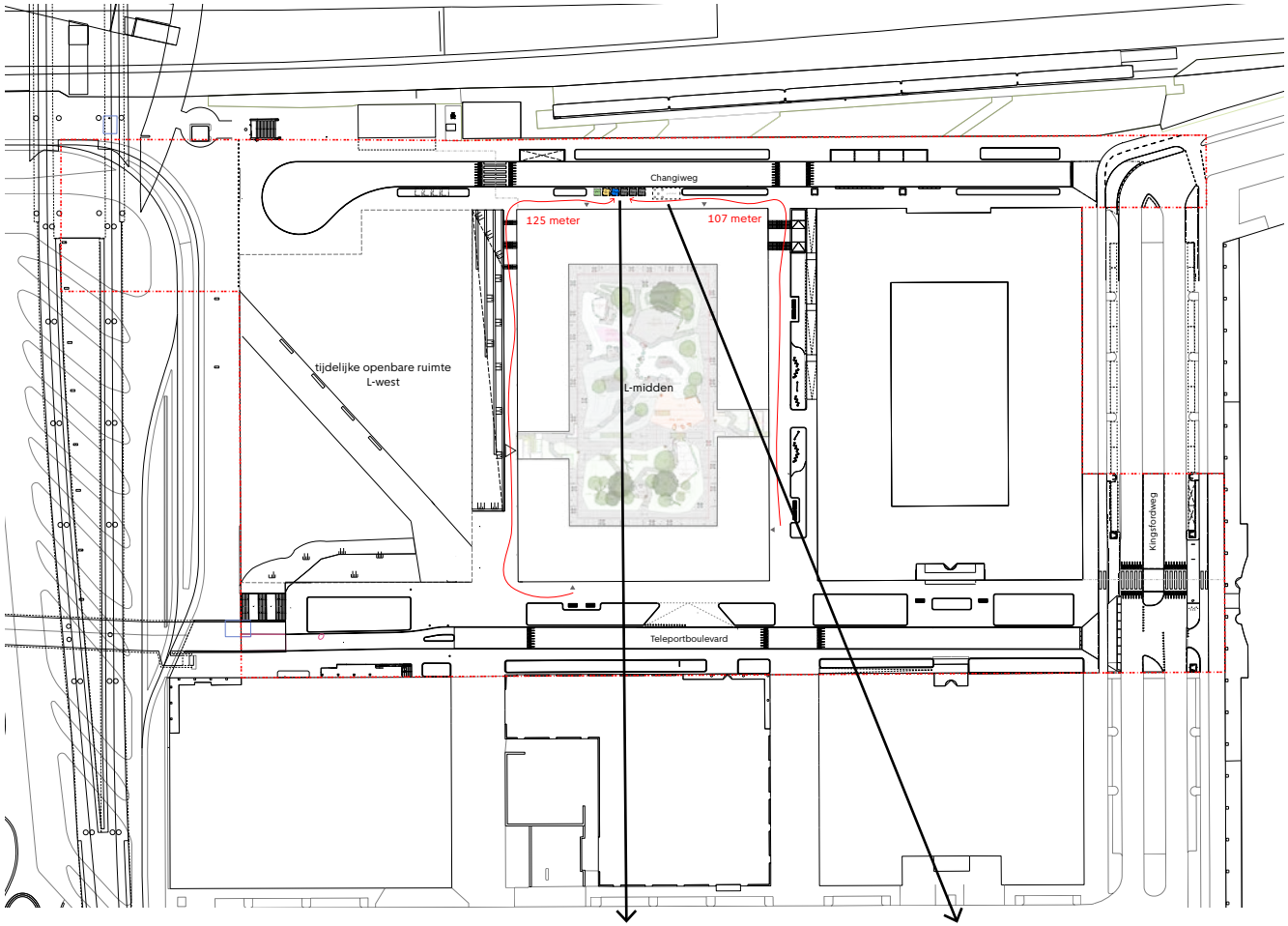
Naast dat de nieuwbouw op L-midden veel nieuwe loopstromen oplevert, vormt dit gebied ook een belangrijke route richting Station Amsterdam Sloterdijk. Daarnaast bevindt de locatie zich naast het Carrascoplein, waar het bus- en tramstation zich bevindt. Ook de nieuwe fietsparkeergarage onder L-midden heeft een grote invloed op het ontwerp. De entree voor de fiets bevindt zich aan de Teleportboulevard. De in- en uitgang voor voetgangers ligt aan de Changiweg.

Om de bereikbaarheid en veiligheid van voetgangers naar het NS-station en het bus- en tramstation te waarborgen, zijn deze routes in de loopstromen opgenomen en inzichtelijk gemaakt.

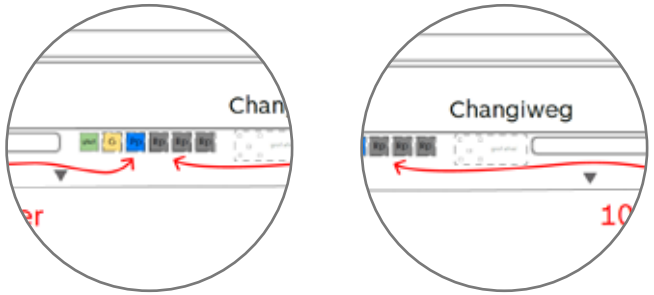
In de tijdelijke situatie op kavel L-West is het belangrijk dat de hellingbaan behouden blijft om het hoogteverschil te overbruggen. Zo blijft de route toegankelijk voor mindervaliden en gebruikers met kinderwagens.. In de oostelijke tussenstraat is een trap met hellingbaan gerealiseerd.

Op de hoeken aan de zuidzijde van het gebouw L-midden is een locatie gereserveerd voor terrassen. Dit draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte.

4.5 Afvalinzameling



▲ Afvallocatie ondergronde containers



In het Sloterdijk Stationskwartier wordt afval ingezameld met ondergrondse afvalcontainers, die in de openbare ruimte op maximaal 150 meter loopafstand van elke woning worden geplaatst. Vanwege het grote aantal woningen wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van perscontainers. Deze containers hebben meer capaciteit dan reguliere containers. Hierdoor hoeven er minder containers in de openbare ruimte te worden geplaatst.

De afvalcontainers worden langs de Changiweg geplaatst vanwege de routing van de afvalwagen. Deze kan gebruikmaken van de keerlus zodat deze veilig kan ledigen.

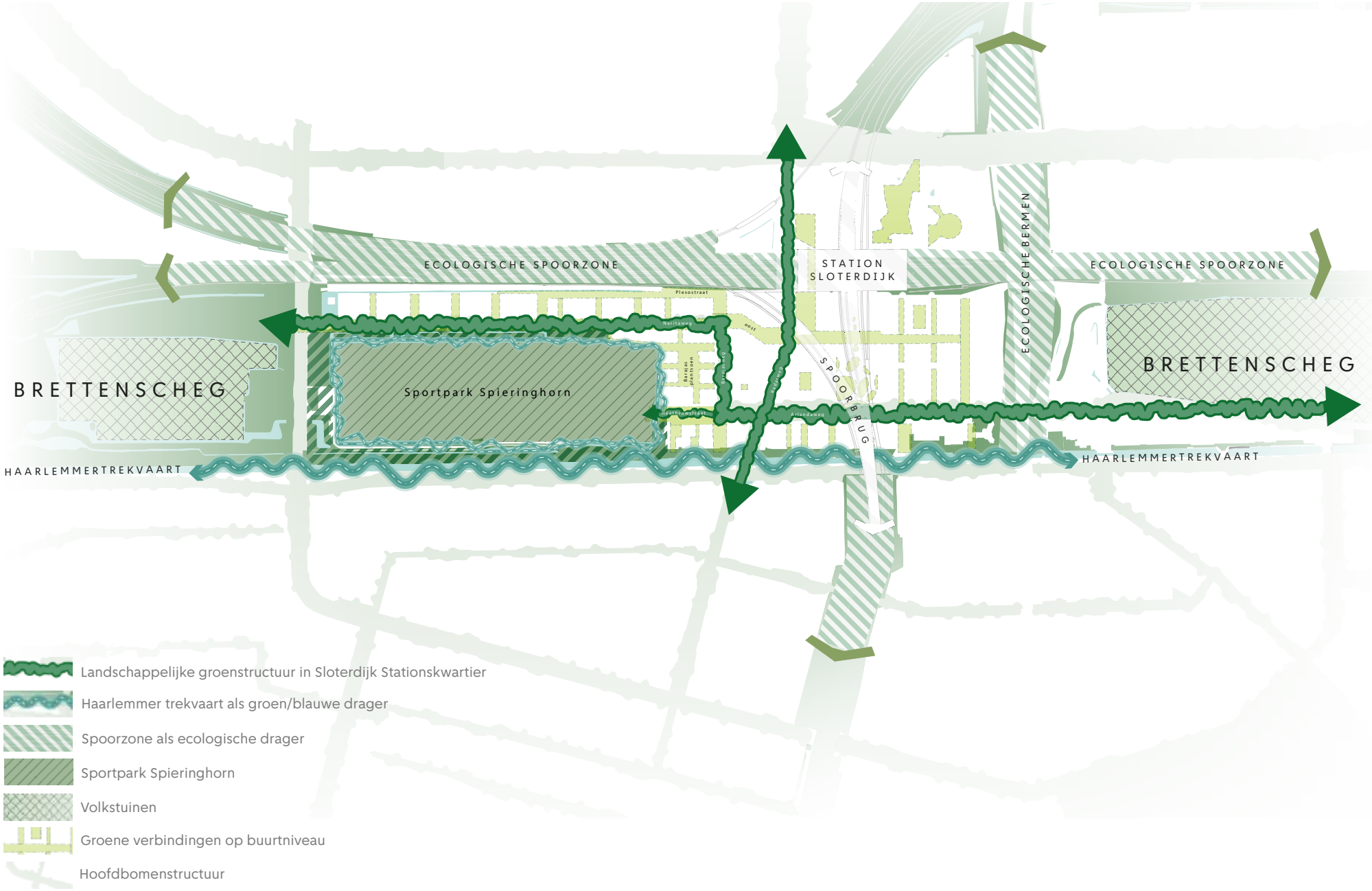
Naast de ondergrondse afvalcontainers komt er ook een locatie voor grof afval. Deze wordt op 2 meter afstand van de containers aan de Changiweg geplaatst. In totaal zal er 20 m² beschikbaar zijn voor het aanbieden van grof afval.



▲ Aanbiedplek grofafval



4.6 Visie Groenstructuur Sloterdijk Stationskwartier



De hoofdambitie

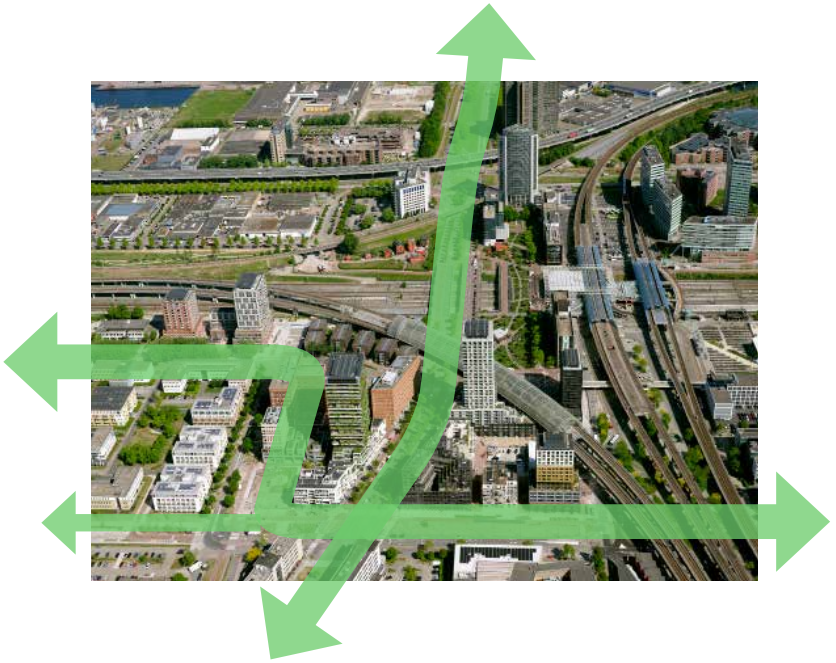
De hoofdambitie voor het Sloterdijk Stationskwartier is om het gebied integraal onderdeel te maken van de Brettenscheg, de groene ruggengraat die de stad van west naar oost doortrekt. Op dit moment vormt het gebied nog een onderbreking in deze belangrijke groenstructuur.
Met deze visie zetten we in op het versterken van bestaande waardevolle groene gebieden en infrastructuren, én op het invullen van ‘missing links’ om de samenhang en verbinding binnen de groenstructuur te verbeteren. Zo wordt er voor gezorgd dat de Brettenscheg als groene ader – van west naar oost - verder de stad in kan stromen.

Hoogstedelijke context

- Het Stationskwartier wordt omgeven door grote groene zones zoals de volkstuinen, het sportpark, de Brettenscheg, het Westerpark en de eco-spoorzone.
- De Naritaweg vormt momenteel een belangrijke hoofdbomenstructuur, met
- onder andere indrukwekkende abelen, die bijdragen aan de groene identiteit van het gebied.
- Het aangrenzende spoor en de bermen van de A10 zijn belangrijke ecologische routes voor flora en fauna
- De Arlandaweg en Barajasweg, met hun robuuste hoofdbomenstructuren, bieden een grote potentie om als groene verbindingen te fungeren of als schakels binnen het netwerk.
- De Radarweg vervult een belangrijke noord-zuidverbinding, essentieel voor de samenhang tussen Havenstad en Nieuw-West.
- De Haarlemmertrekvaart vormt een aaneengesloten groen-blauwe structuur die het gebied van oost naar west met elkaar verbindt.

Op buurtniveau

De secundaire groenstructuren dienen als verbindende elementen die het geheel versterken en buurten met elkaar verbinden. Dankzij een stedenbouwkundige aanpak waarbij de auto grotendeels is verdwenen, kunnen deze structuren zo groen en toegankelijk mogelijk worden vormgegeven.





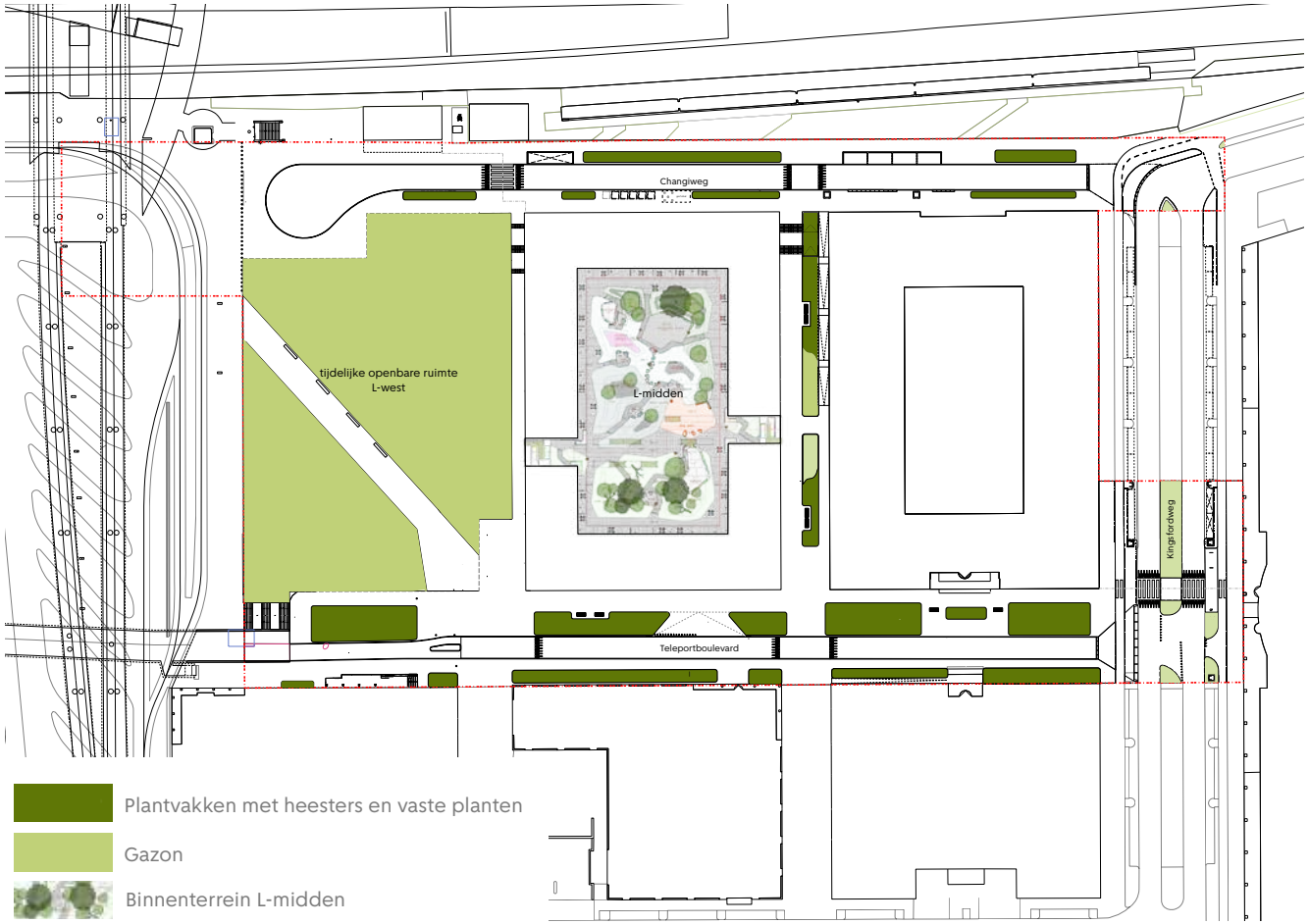


▲ De ambitie is om het onderdeel te laten zijn van de Brettenscheg.

Landschappelijke elementen op buurtniveau

In het ontwerp wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende landschappelijke elementen. Deze elementen vormen echter wel een samenhangend geheel doordat plantsoorten worden herhaald en worden afgestemd op het Brettengroen (POR, 2021). Alle beplanting in de openbare ruimte is gebaseerd op de beplantingsconcepten van de gemeente Amsterdam.

In de definitieve fase van het project wordt het beplantingsplan verder uitgewerkt.
De groenstroken langs de Changiweg, Teleportboulevard én oostelijke tussenstraat bestaan uit een mengsel van vaste planten met eerste grootte bomen en solitaire heesters.
De binnentuin van de nieuwbouw op kavel L-midden bestaat voornamelijk uit een tapijt van vaste planten, bodembedekkende heesters, solitaire heesters en bomen.





▲ Visual schlucht westelijke tussenstraat door Diederen Dirrix



▲ Visual binnentuin door Diederen Dirrix



▲ Visual binnentuin door Diederen Dirrix



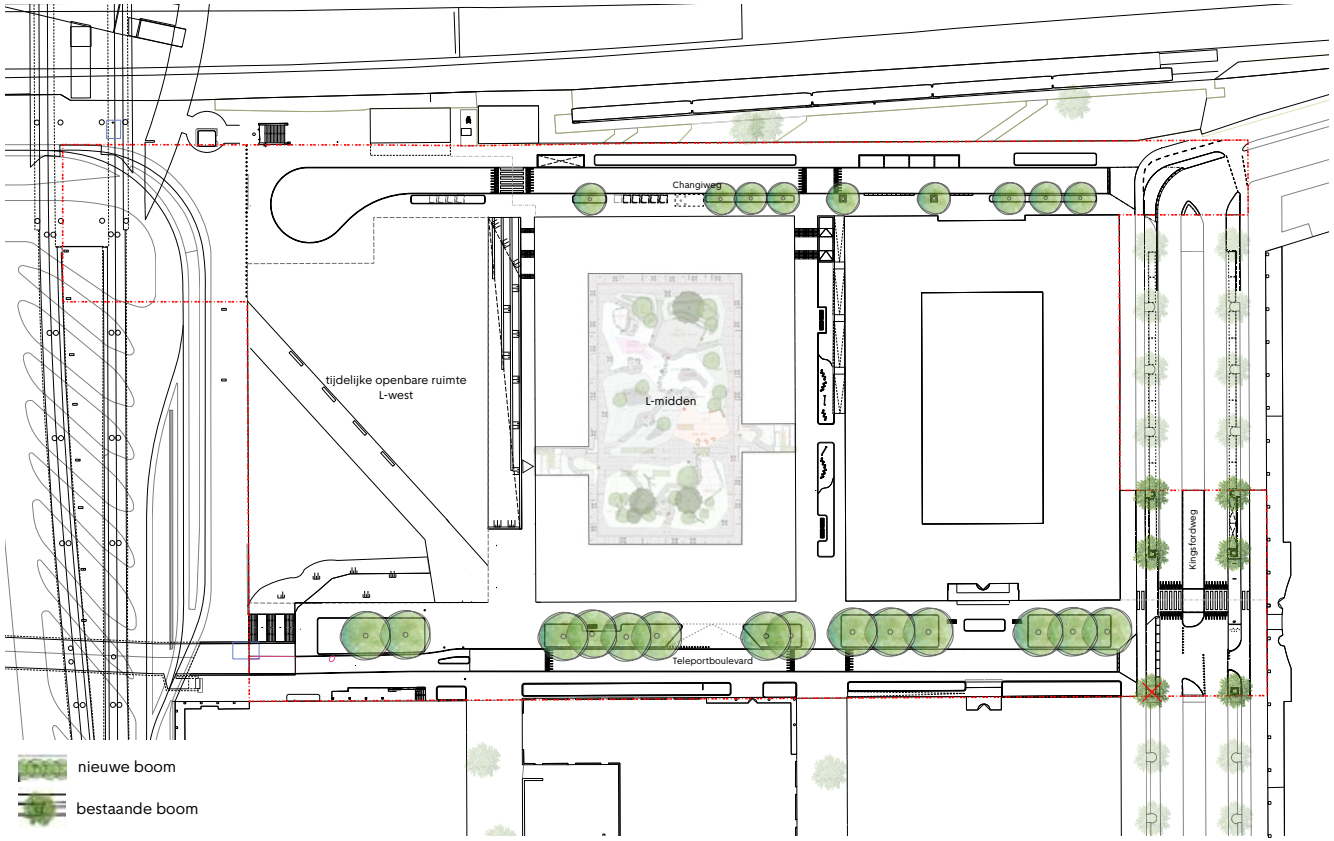
▲ Visual binnentuin door Diederen Dirrix

Bomen

Voor de bomen in de omgeving van L-midden wordt onderscheid gemaakt tussen de bestaande bomen op de Kingsfordweg en de straatbomen in de (tussen) straten. De bomen zijn zeer beeldbepalend en vormen een belangrijke rol in de ecologische structuur. Alle nieuwe bomen zijn zoveel mogelijk soorten uit het Bretten assortiment (benoemd in het POR 2021, pg 43). Op de Changiweg komen aan de zuidelijke voorzieningenstrook bomen in plantvakken en boomspiegels. In de Teleportboulevard komen deze bomen in plantvakken aan de noordzijde.
In totaal komen er 23 nieuwe bomen in het projectgebied op grond van de gemeente.

Straatbomen

De straatbomen in het project zijn zorgvuldig gekozen en sluiten goed aan bij het Bretten assortiment (POR 2021). Deze bomen zijn goed bestand tegen zowel schaduw als wind. Dat zijn hier de twee belangrijkste factoren die sterk aanwezig zijn door de nieuwe en hoge omliggende bebouwing en de invloed van de wind vanaf het spoor. Ondanks hun robuustheid en groeisnelheid zullen de bomen naar verwachting minder snel groeien door deze omstandigheden. De bomen komen te staan in plantvakken en boomspiegels. Het doel is om elke boom te voorzien van 25m3 groeiruimte onder de grond. Vanwege de vele kabels en leidingen onder de grond zullen deze beschermd worden met worteldoek zodat de bomen hier niet naartoe kunnen wortelen.





▲ (Linde) Kingsfordweg



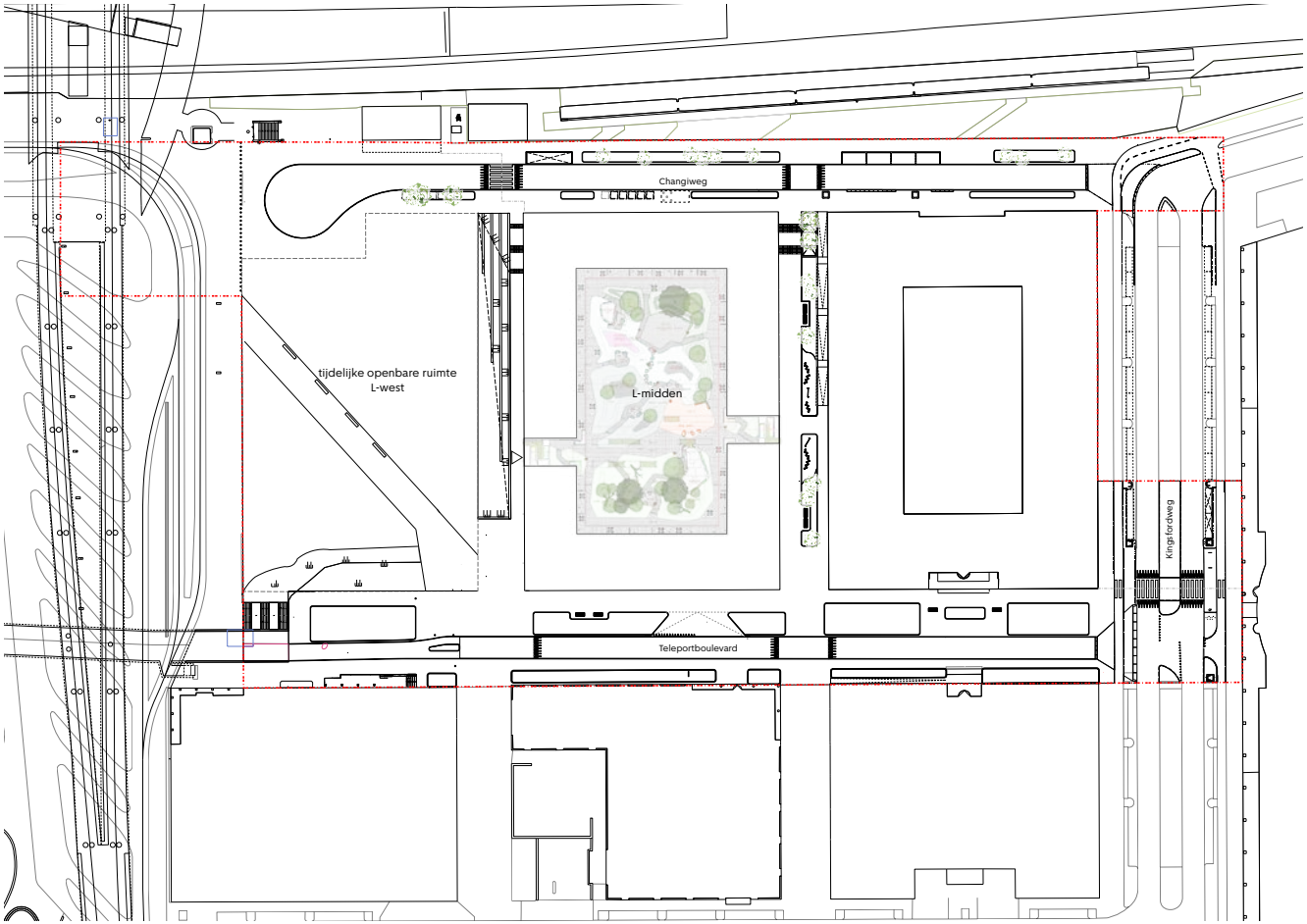
▲ (Robinia) Changiweg > terrein Trainlodge



▲ Hemelboom Tempelhofstraat

Heesters

Vanuit het beplantingsprincipe binnen de gemeente Amsterdam komt er binnen een plantvak een combinatie van vaste planten en heesters. Hierbij wordt, net als bij de straatbomen, rekening gehouden met de soortkeuze vanuit de Bretten. Er wordt er per locatie gekeken welk beplantingsprincipe van toepassing is. Hierbij wordt rekening gehouden met de breedte van het plantvak, wind, zon, schaduw, vocht en soorten vaste planten.





▲ Ecologische structuur en passages

In de huidige situatie is L-midden qua ligging een uitdaging vanuit ecologie gezien. Het station, het spoor (ondanks dat dit onderdeel is van de ecologische structuur) en de aangrenzende stenen straten vormen fysieke barrières die weinig soorten kunnen overbruggen. Het is goed om na te denken voor welke soorten/soortgroepen een nieuwe verbinding wenselijk is en wat daarin realistisch is. Mobiele soorten zoals vogels en insecten kunnen de omgeving makkelijk bereiken en worden ook in de nabije omgeving waargenomen (Nationale Data Flora en Fauna). Bijvoorbeeld op het aangrenzende terrein waar een tijdelijke inrichting komt. Om deze soorten te faciliteren kan er gekozen worden voor inheemse en wintergroene planten met bessen en nectar. Dit zou mooi samen kunnen gaan met de tijdelijke inrichting van de aangrenzende kavel. Zodat dit kan dienen als ‘stepping stone’ voor de mobiele soorten. Dit wordt verder uitgewerkt in het beplantingsplan.

Voor de verbinding is het belangrijk om in de tussenstraten bodembedekkende soorten toe te passen waarbij deze verbindingen ervoor zorgen dat niet alleen de mobiele soorten (vogels en insecten) maar ook de grondgebonden soorten zoals egels worden gefaciliteerd. Dit is vooral interessant bij de Changiweg omdat de groenstrook langs het spoor in verbinding staat met de strook langs de A10.

Om aantrekkelijke plekken te realiseren voor grondgebonden dieren wordt ervoor gezorgd dat de groenvakken niet verhoogd zijn maar zich op maaiveldniveau bevinden.

Water

Tussenstraten en trappen

Water dient zoveel mogelijk richting de Teleportboulevard af te stromen. De tussenstraten en trappen kunnen worden ingericht in een lichte kom- of v-vorm, zodat water altijd van gevels af stroomt. Langs of onder trappen kan een goot worden aangelegd, zodat water gecontroleerd naar de Changiweg wordt geleid. Onder aan de trap kan een tijdelijke opvangvoorziening worden aangebracht, zodat water veilig kan worden afgevoerd, boven- of ondergronds.

Gebouwen en parkeergarages

Ingangen moeten zodanig worden ontworpen dat water niet vanuit de openbare ruimte kan binnendringen. Hier dient rekening te worden gehouden met een drempel van 10 tot 20 cm om hemelwater tegen te houden.

Groenvakken

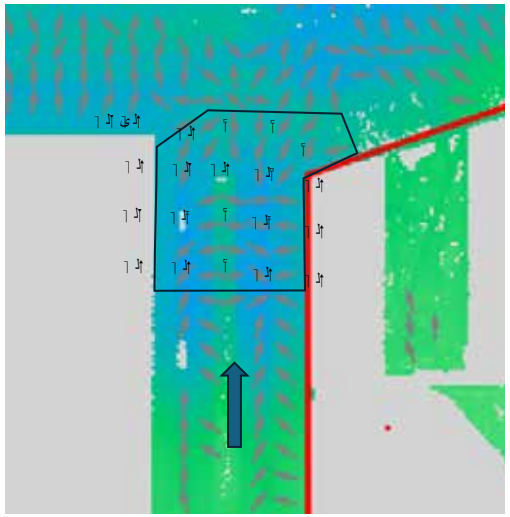
Groenvakken kunnen tijdelijk water bergen, maar zijn niet bedoeld als hoofdbuffering. Bij groenvakken op dak is het verstandig om ongeveer 20 cm water onder het groen op te slaan om droge perioden te overbruggen.

Specifieke risicozones

- Noordzijde: instroom vanaf Changiweg richting de L-kavels beheersen.
- Rechterkavel: waterhoogte tot ca. 10 cm tegen gevel.
- Linkerkavel: waterhoogte tot ca. 20 cm tegen gevel.
- Talud A10: nader onderzoek naar afstroming noodzakelijk.

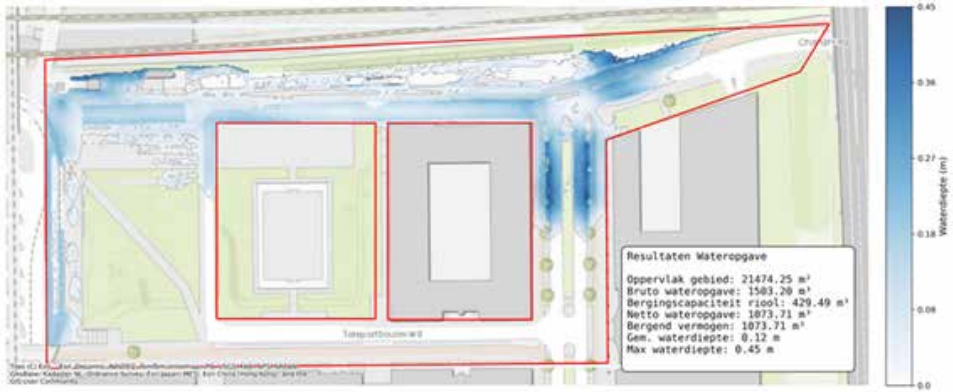
Aanbeveling

Op de Kingsfordweg bevindt zich zit een zonk in het maaiveld, (een ondiepe laagte tussen heuvels; laagte of zakking in een veld, weide, vloering, straat inenzovoorts) in het maaiveld, waar hemelwater naar toe stroomt. De hoofd-afstroomrichting is van zuid naar noord. Maar het water wordt tegengehouden door de verkeersheuvel op de kruising Changiweg/Kinfordweg, en kan pas doorstromen als het waterpeil in de zonk is gestegen tot NAP +0,9 m.
Het maaiveld bij het 'KPNGlass House- gebouw (KPN)' is ter hoogte van de zonk minimaal NAP +0,8 m, en aan de overkant NAP +0,9m. Bij het KPNGlass House gebouw is het lage punt het echte probleem. Water tegen de gevel is niet de bedoeling, maar instroom vanuit maaiveld is onacceptabel.



▲ Risicozone Kingsfordweg

Dit betekent dat er doorvoer moet zijn van hemelwater langs de verkeersheuvel. Vanwege de stroming moet een marge worden aangehouden van minimaal 10 cm, waardoor de doorstroomhoogte op de verkeersheuvel maximaal 0,7 m hoog mag zijn.

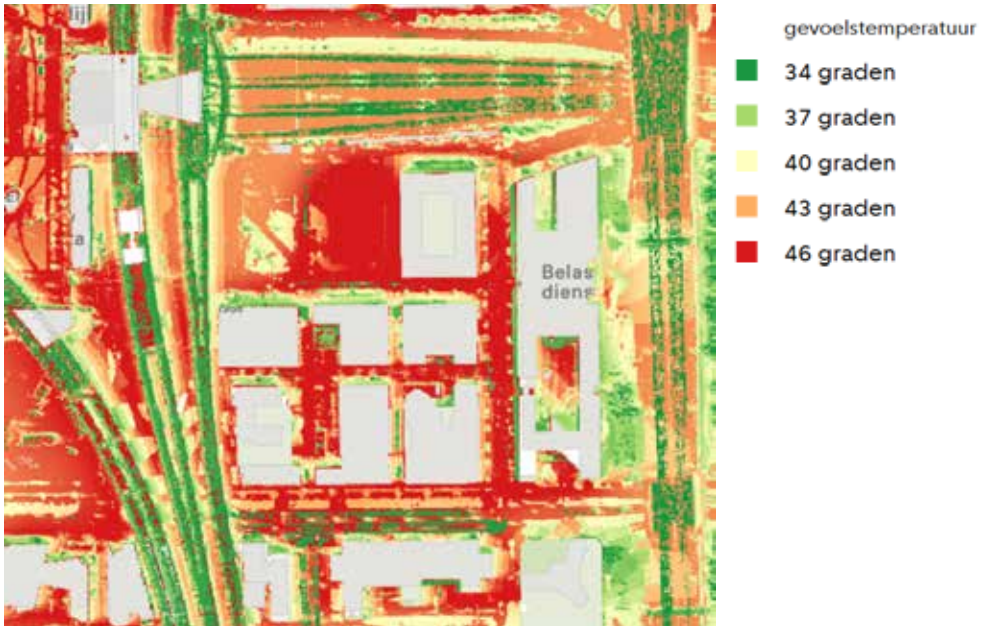


▲ Verspreiding van hemelwater bij 50 mm netto neerslag in één uur

Hitte

Om hittestress te verminderen, worden maatregelen zoals vergroening van de omgeving, het aanleggen van groene daken en het gebruik van reflecterende materialen steeds belangrijker. Deze oplossingen helpen niet alleen om de temperatuur te verlagen, maar dragen ook bij aan een betere leefomgeving en biodiversiteit. Het aanpakken van hittestress is essentieel om de stad aan te passen aan klimaatverandering en de leefbaarheid te waarborgen.

De daktuin van L-midden betreft een groene omgeving waarbij bomen én groenvakken de het hittestress-effect kunnen verlagen. Daarnaast sluit dit goed aan op de openbare ruimte waarbij er grote groenvakken gerealiseerd worden met grote bomen.



▲ Gevoelstemperatuur 2022 bron: klimaateffectatlas

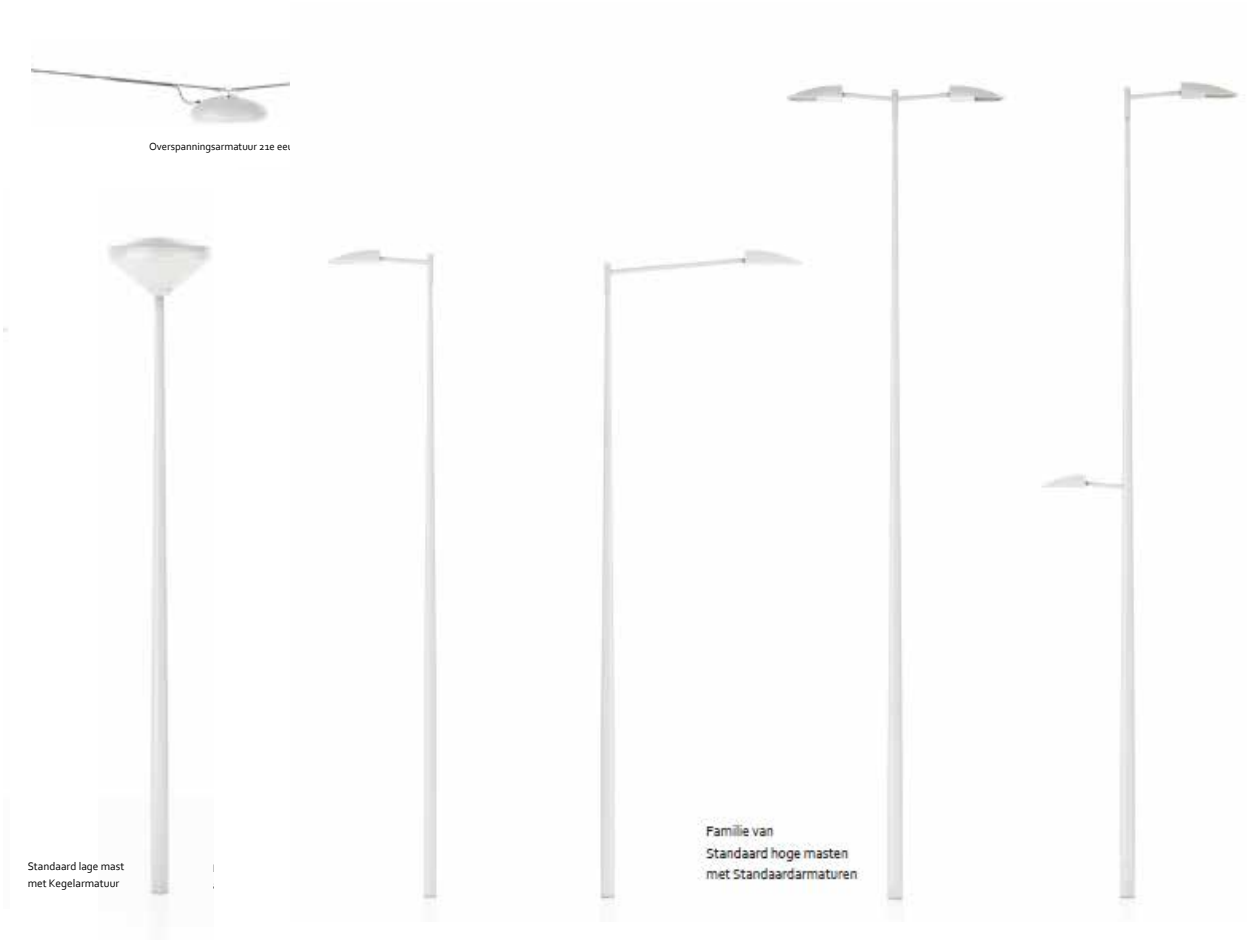

ZONE

4.8 Verlichting

Sloterdijk Stationskwartier heeft voor het overgrote deel gebied specifieke verlichtingsmasten (zie kaart uit het aangepaste raamwerk openbare ruimte op de pagina links). Dat zijn de zogenaamde teleportmasten. Deze komen niet voor in het handboek Rood van de Puccinimethode van de gemeente Amsterdam.

Vanuit het Handboek Rood worden hier de standaard hoge masten met standaard armaturen toegepast en de lage mast met kegelarmatuur.

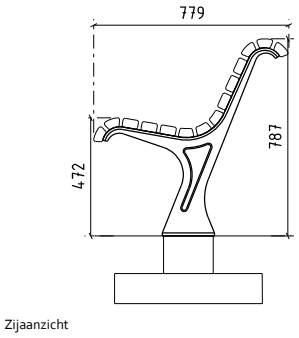
Het verlichtingsplan, en welke armaturen toegepast gaan worden binnen het plangebied, wordt uitgewerkt in de definitieve fase van het project.



4.9 Meubilair

In Sloterdijk Stationskwartier wordt hetzelfde straatmeubilair gebruikt om een eenheid in het gebied te creëren. Voor de zitbanken wordt de klassieke canape bank toegepast. In de buurt van een zitbank wordt ook op aangewezen plekken een afvalbak geplaatst.

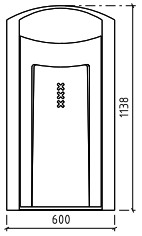




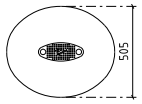
Zijaanzicht

▲ Zitbank canapé enkel met rugleuning



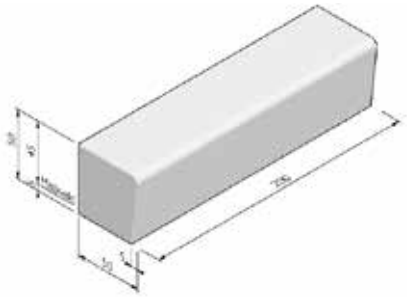


Vooraanzicht
1:20



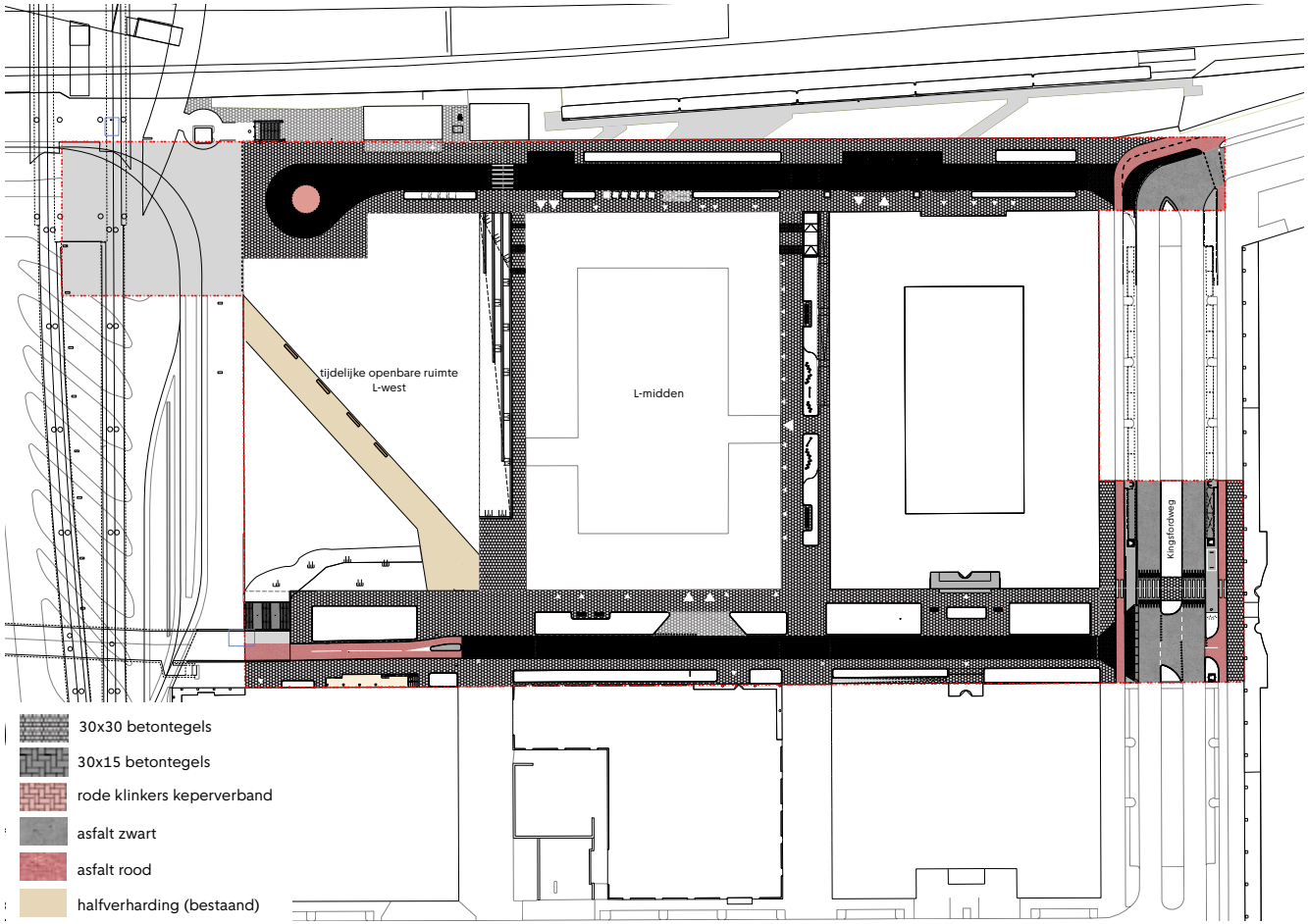
Bovenaanzicht

▲ Standaard afvalbak 200 liter



▲ Zitrand westelijke tussenstraat/L-west

4.10 Materalisering



De materiaalkeuze voor de openbare ruimte volgt het Handboek Rood binnen de gemeente Amsterdam en het Plan Openbare Ruimte (2021) voor Sloterdijk Stationskwartier. De stoep wordt uitgevoerd in 30x30 betontegels. De rijbaan in de Changiweg en Teleportboulevard krijgen rode klinkers. De inritconstructies worden uitgevoerd in 15x30 betontegels. De Kingsfordweg blijft zwart asfalt waar 30 km/u gereden mag worden. Hier worden alleen aanpassingen gedaan bij de oversteekplaatsen en kruisingen.

De tussenstraten in het gebied zijn ontworpen als toegankelijke en samenhangende ruimten waar voetgangers kunnen wandelen en verblijven. Deze worden ook voorzien van 30x30 tegels.

Het fietspad, dat aansluit op de Teleportboulevard, blijft in rood asfalt uitgevoerd en zal daarna overgaan op de rode klinkers. Evenals de fietspaden langs de Kingsfordweg.

De laad- en losplekken én de taxiplekken worden voorzien van 15x30 tegels.



▲ Impressie definitieve trap en hellingbaan oostelijke tussenstraat



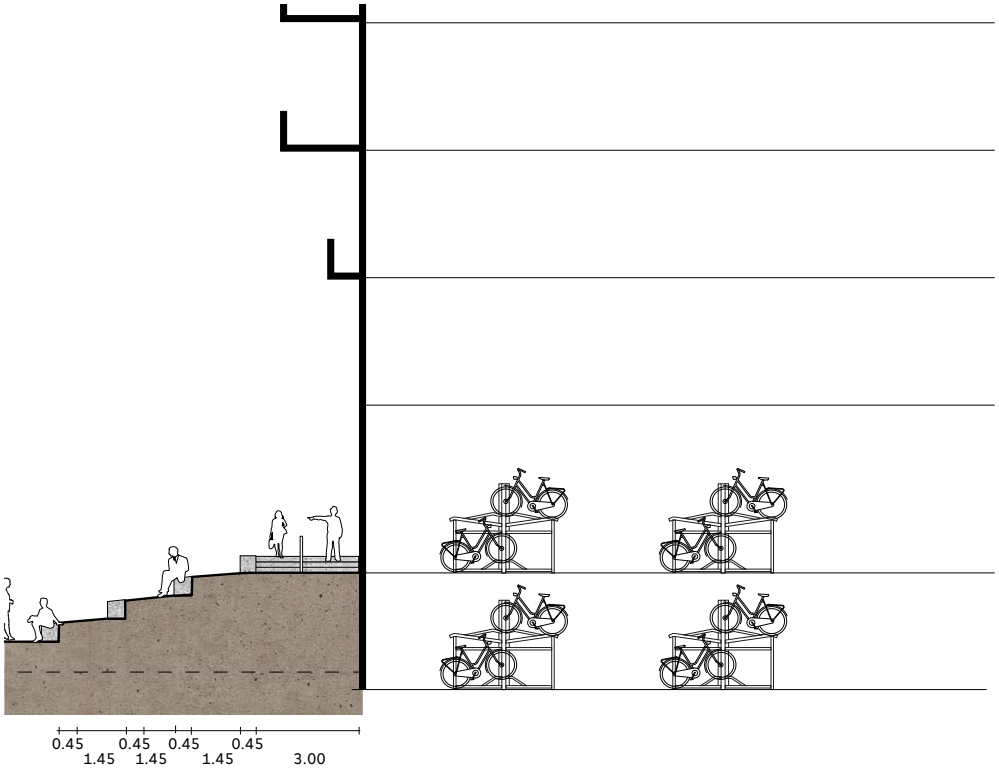
▲ Impressie definitieve trap en hellingbaan westelijke tussenstraat

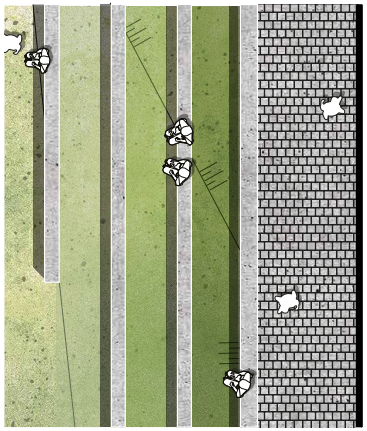


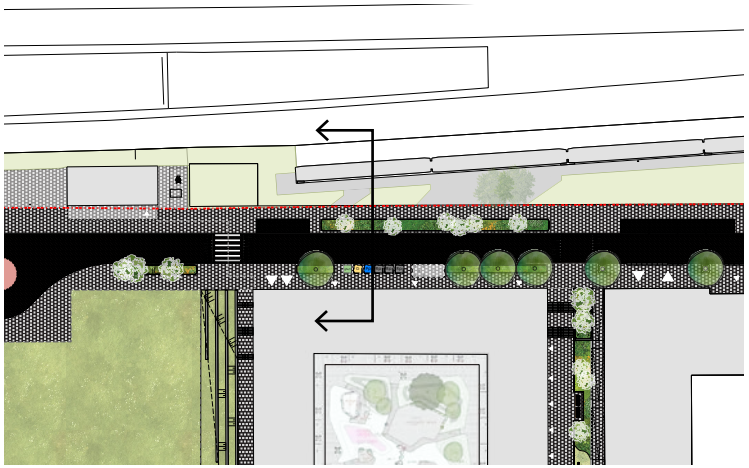
▲ Impressie tijdelijke trap westelijke tussenstraat

4.11 Profielen

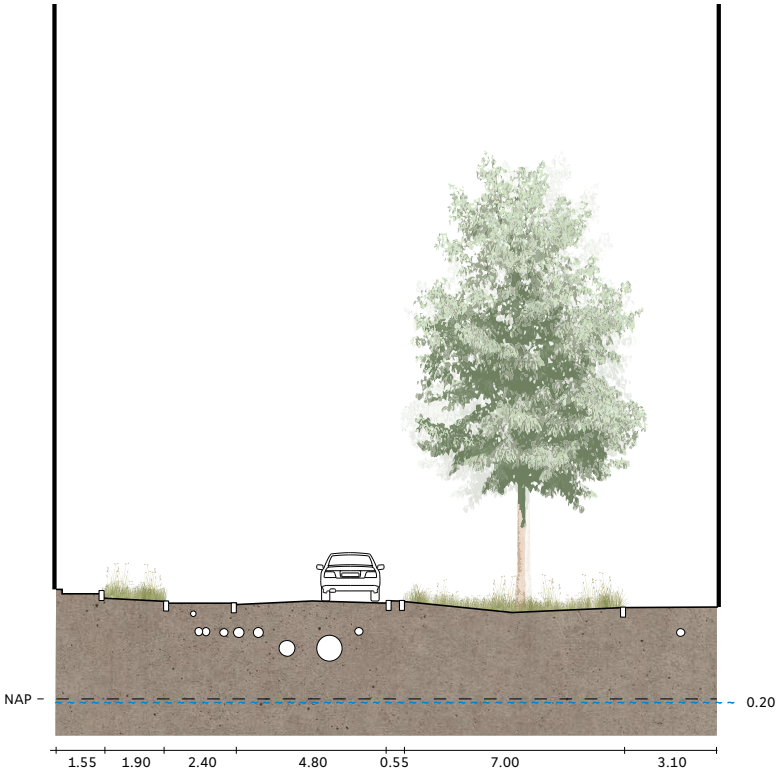
Changiweg

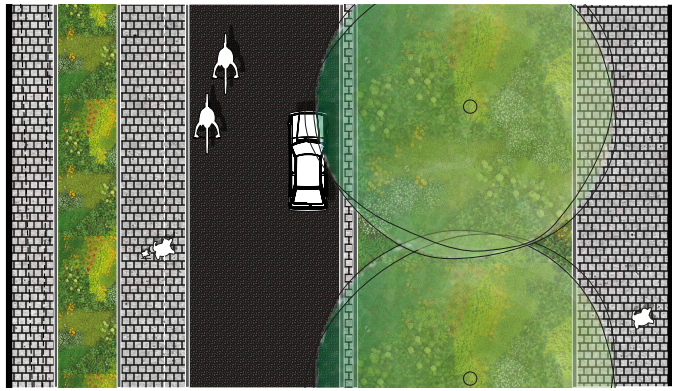


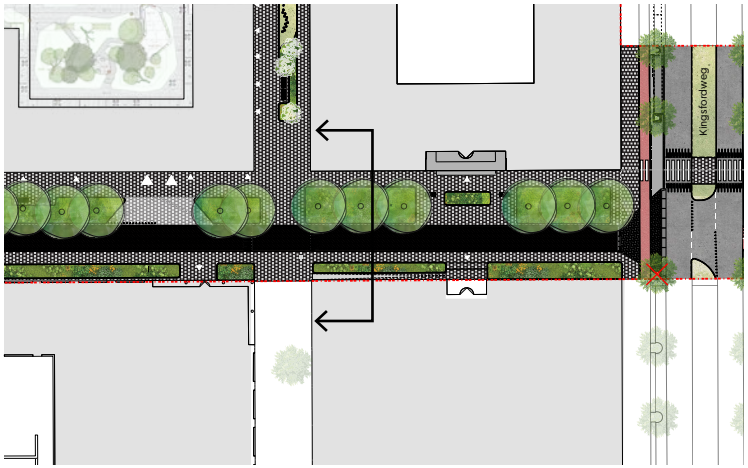




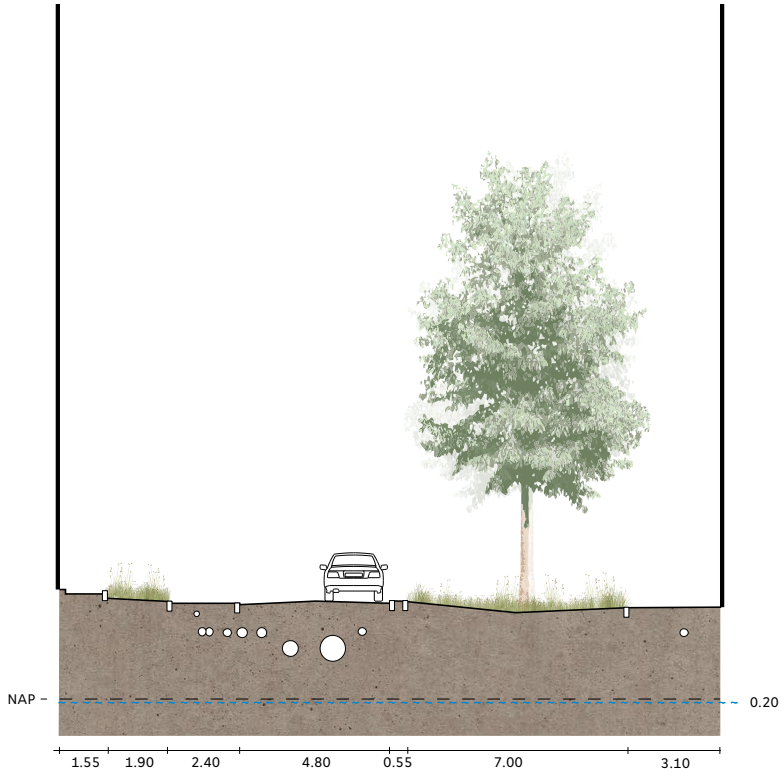
Teleportboulevard





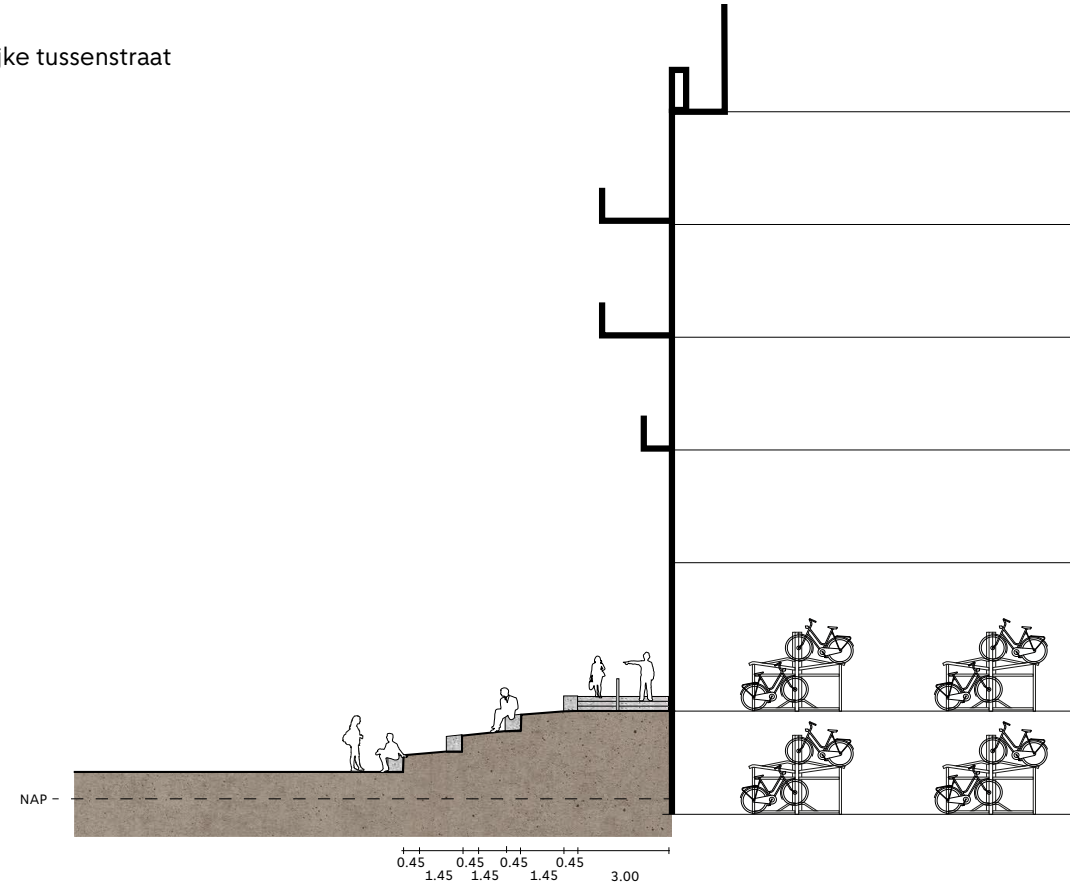


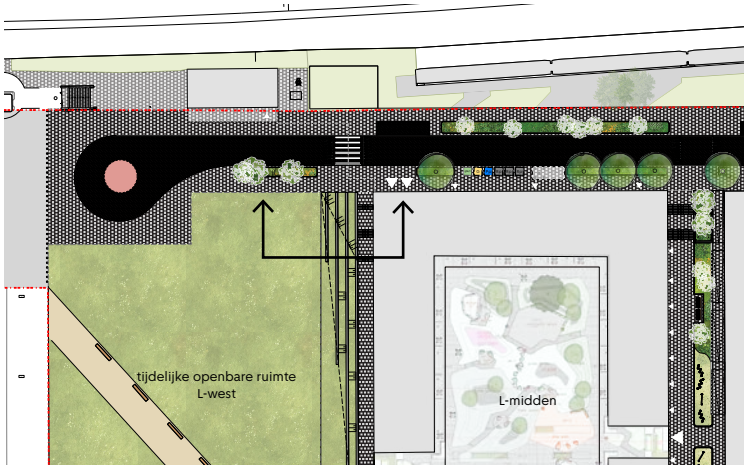
Teleportboulevard t.h.v. fietsparkeergarage

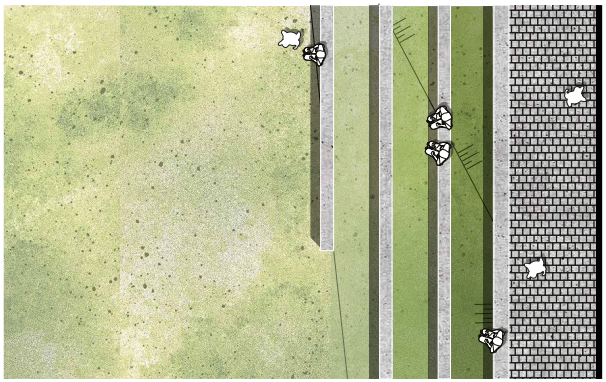




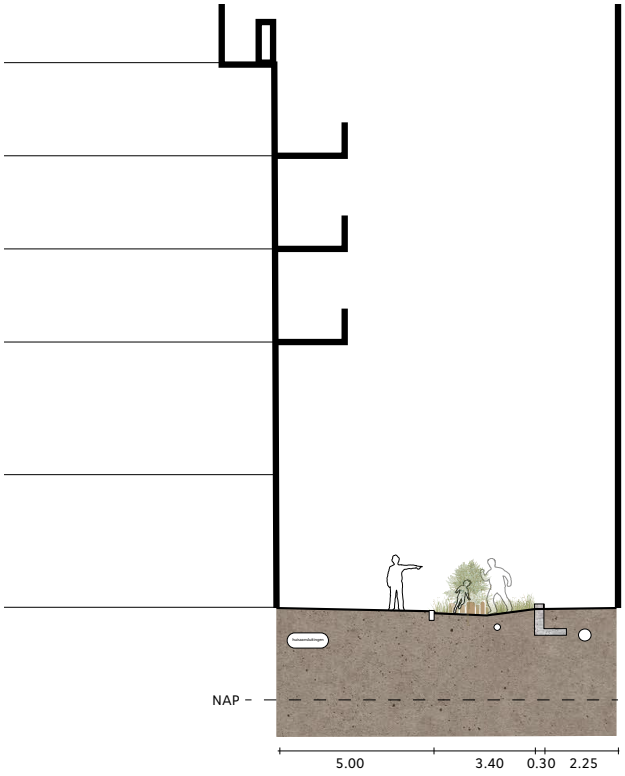
Westelijke tussenstraat

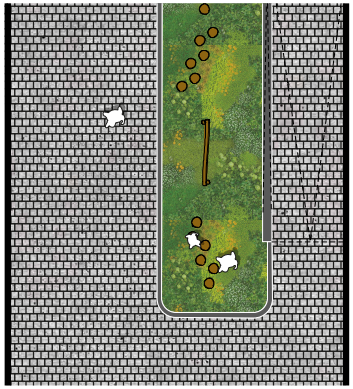


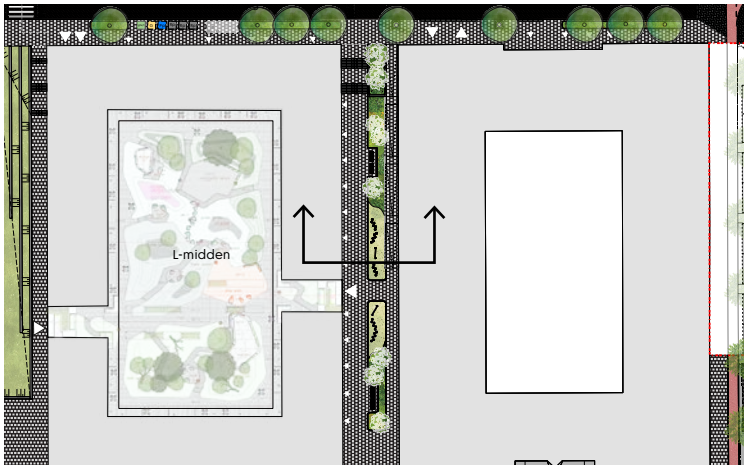




Oostelijke tussenstraat









▲ Evenwichtsbalk



▲ Stapstammen

5. Participatie

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.

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

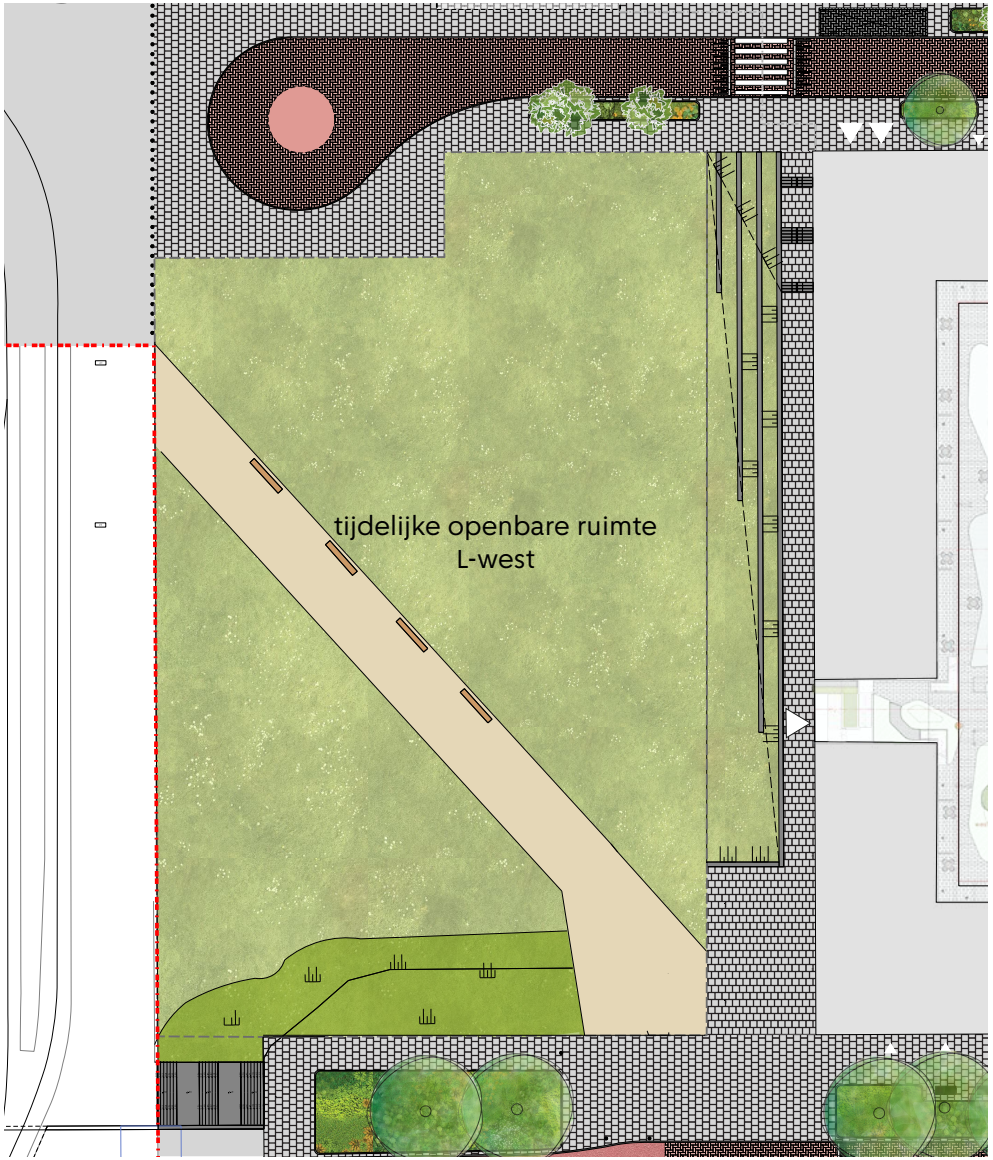
Tijdens deze afstemming zijn in de schetsontwerpfase gemaakte afspraken en aandachtspunten besproken en vergeleken met het VO. In de tweede contactmomenten zijn de wijzigingen in het VO-proces toegelicht.

6. Tijdelijke situatie

Wanneer de fietsparkeerplekken worden opgeheven op de L-west kavel ontstaat er een tijdelijke situatie totdat L-west ontwikkeld wordt. Deze tijdelijke situatie wordt ingericht in participatie met bewoners van L-midden, stakeholders rondom het gebied en gebruikers van het bus- en tramstation.

De hellingbaan vanaf de Changiweg richting het bus- en tramstation wordt in stand worden gehouden.

De westelijke tussenstraat wordt in eerste instantie tijdelijk aangelegd met een trap. In de definitieve situatie, wanneer L-west ontwikkeld is, zal hier een trap komen met een hellingbaan.



▲ Locatie tijdelijke inrichting L-west

7. Planning

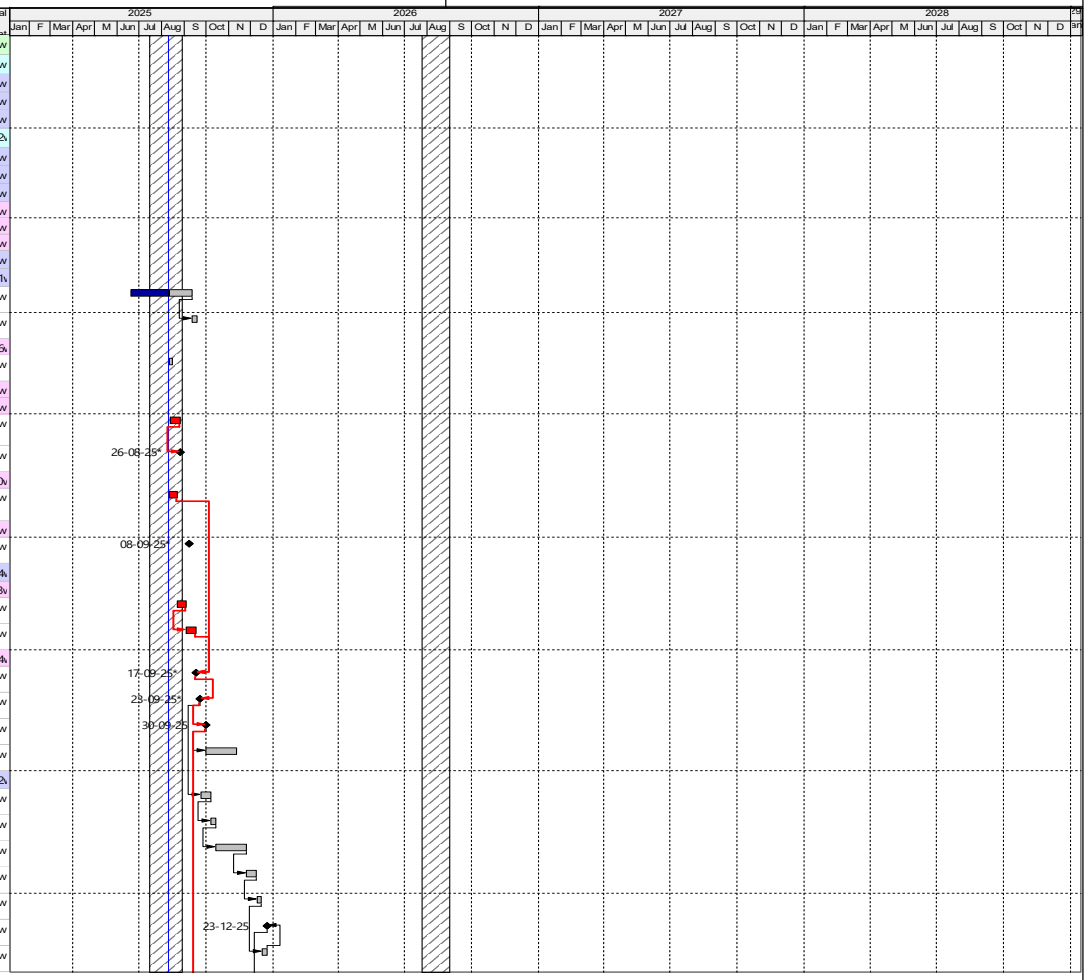
14-08-25

Deze planning is indicatief; hieraan kunnen geen rechten worden ontleend

Sloterdijk Centrum | OR | Maaiveld_L-Midden

Planningsadviseur: Julie van Damme (PMB)

#	Activity ID	Activity Name	Start	Finish	Duration	Comments	Total Float
1		Sloterdijk Centrum | OR | Maaiveld_L-M	20-06-25 A	01-01-29	184w		0w
2		NVU/SO-fase			0w		0w
3		**Opstellen startdocument**			0w		0w
4		**Update schetsontwerp**			0w		0w
5		**Managen faseovergang**			0w		0w
6		Voorlopig ontwerp	20-06-25 A	03-02-26	33w		52
7		**Concept VO**			0w		0w
8		**Afstemming en Participatie**			0w		0w
9		**Toetsing VO**			0w		0w
10		Supervisie VO			0w		0w
11		Beheertoetsoverleg			0w		0w
12		Toetsteam ORM			0w		0w
13		**Concept VO 2.0**			0w		0w
14		**Toetsing VO 2.0**	20-06-25 A	18-09-25	13w		71
15		SSK-raming VO	20-06-25 A	11-09-25	12w	Schatting 13- sep af	71w
16		Financiele toets GREX	12-09-25	18-09-25	1w		71w
17		Supervisie VO	11-08-25	15-08-25	1w		76
18		Supervisie ter kennis name	11-08-25	15-08-25	1w		76w
19		Beheertoetsoverleg			0w		0w
20		Toetsteam ORM	13-08-25 A	26-08-25	2w		0w
21		Aanleveren stukken toetsteam ORM (12dgn voor vergadering)	13-08-25 A	26-08-25	2w	(wekelijks di) 12 dagen van te voren aanleveren	0w
22		Toetsteam ORM vergadering (wekelijks di)		26-08-25*	0w		0w
23		Terugkoppeling participatie	11-08-25 A	22-08-25	2w		20
24		Afstemming MTG L-midden, Stationsontwikkeling, tauro, nsi, werkgroep fiets, trainlode	11-08-25 A	22-08-25	2w		20w
25		Projectgroep	08-09-25	08-09-25	0w		0w
26		Vaststelling in Projectgroep		08-09-25*	0w		0w
27		**Toetsing en besluitvorming**	22-08-25	11-11-25	12w		64
28		Participatieverslag	22-08-25	17-09-25	4w		23
29		Participatieverslag	22-08-25	03-09-25	2w		23w
30		Particitapieverslag naar participatietafel	04-09-25	17-09-25	2w		23w
31		Bestuurlijke vaststelling	17-09-25	11-11-25	8w		64
32		Aanleveren stukken		17-09-25*	0w	Staf later	23w
33		Staf		23-09-25*	0w	Staf (2 wekelijk op dinsdag aanleveren woensdag ervoor	24w
34		DB		30-09-25	0w	Elke dinsdag, Deadline: voor woensdag 12.00 uur in de week	24w
35		Stadsdeelcommissie tkn	01-10-25	11-11-25	6w		24w
36		**Aanwijsbesluit (afvalcontainers)**	24-09-25	03-02-26	19w		52
37		Staf	24-09-25	07-10-25	2w		32w
38		DB	08-10-25	14-10-25	1w	zelfde datum als best. vast.	32w
39		Ter inzage legging	15-10-25	25-11-25	6w		32w
40		Beantwoording zienswijzen	26-11-25	09-12-25	2w		32w
41		Staf	10-12-25	16-12-25	1w		32w
42		Vastgesteld aanwijzingsbesluit		23-12-25	0w		32w
43		DB	17-12-25	23-12-25	1w		32w



◆ Milestone | Critical Remaining Work | Actual Work

Remaining Level of Effort | Remaining Work

Page 1 of 2

TASK filter: 01 Niet gereed gemelde activiteiten.

© Oracle Corporation

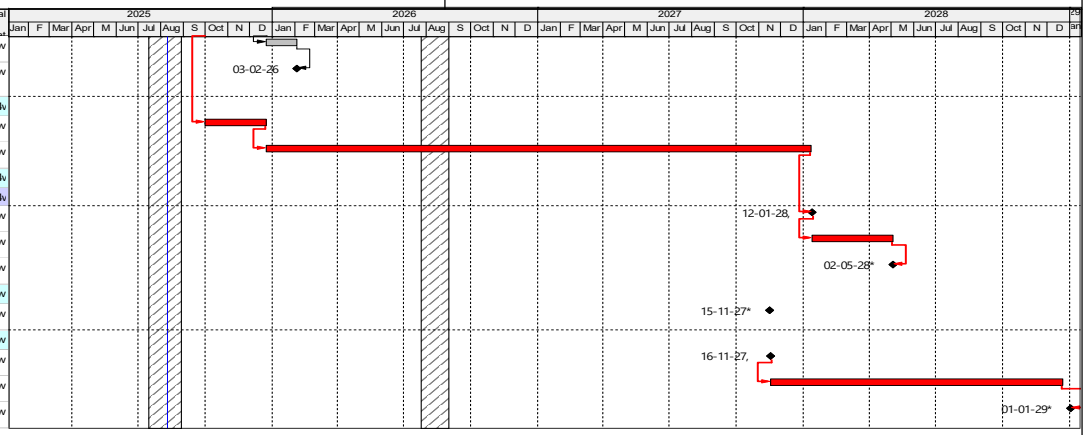
14-08-25

Deze planning is indicatief; hieraan kunnen geen rechten worden ontleend

Sloterdijk Centrum | OR | Maaiveld_L-Midden

Planningsadviseur: Julie van Damme (PMB)

#	Activity ID	Activity Name	Start	Finish	Duration	Comments	Total
44		Beroepstermijn (RvS)	24-12-25	03-02-26	6w		52w
45		Vroegste plaatsing afvalcontainers		03-02-26	0w		52w
46		**Definitief Ontwerp + Voorbereidingsfas**	01-10-25	11-01-28	119w		24w
47		VO gate review (+ 3 mnd buffer)	01-10-25	23-12-25	12w		24w
48		DO opstellen + voorbereidingsfase (planning IB)	24-12-25	11-01-28	107w		24w
49		**Steigervrijperiode**	12-01-28	02-05-28	16w		24w
50		**Uitvoering**	12-01-28	02-05-28	16w		24w
51		Start uitvoering	12-01-28		0w		24w
52		Uitvoering maaiveldinrichting (13+3 wkn)	12-01-28	02-05-28	16w		24w
53		Uitvoering gereed		02-05-28*	0w		24w
54		**Oplevering kavel**	15-11-27	15-11-27	0w		0w
55		Oplevering L-midden kavel		15-11-27*	0w		0w
56		**Tijdelijke inrirchting L-west**	16-11-27	01-01-29	59w		0w
57		Oplevering ondergronde fietsgarage	16-11-27		0w		55w
58		Tijdelijke inrichting L-west	16-11-27	21-12-28*	58w		55w
59		Erfpachtuitgifte L-west		01-01-29*	0w		0w



◆ Milestone | Critical Remaining Work | Actual Work

Remaining Level of Effort | Remaining Work

Page 2 of 2

TASK filter: 01 Niet gereed gemelde activiteiten.

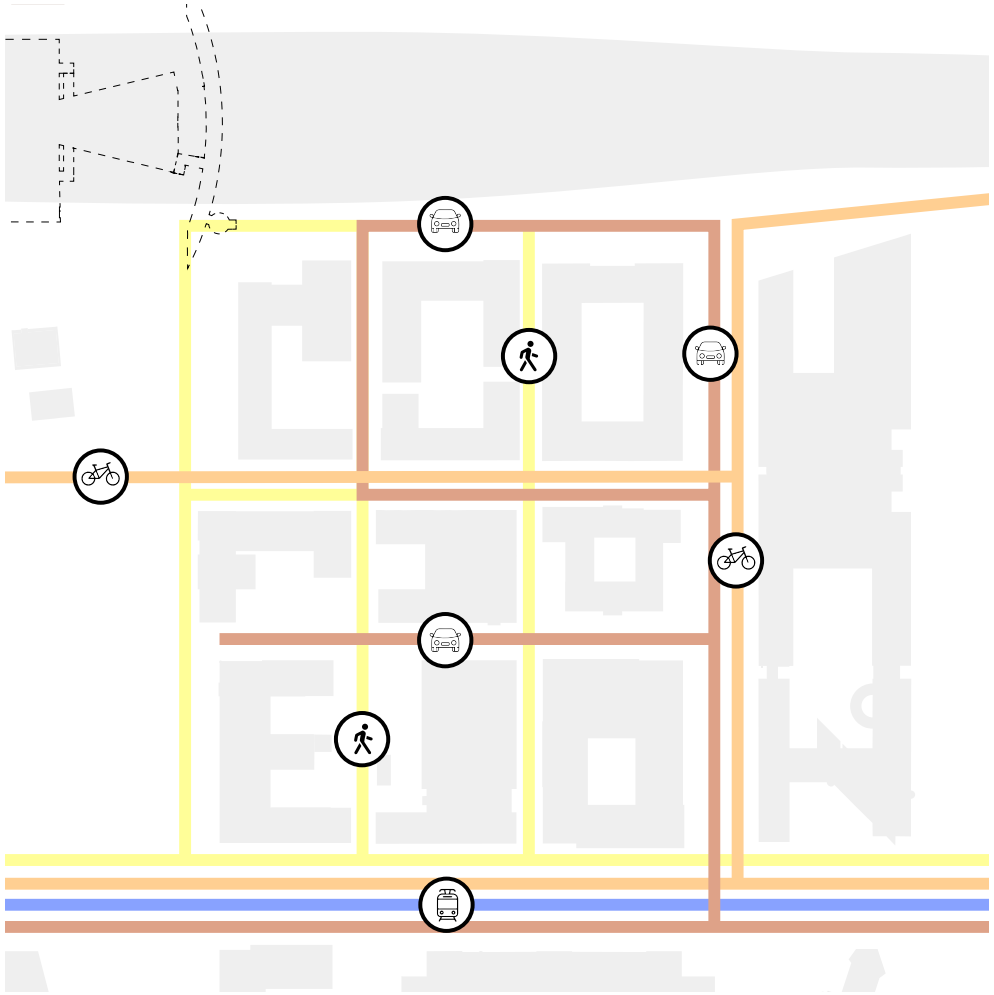
© Oracle Corporation

Bijlagen

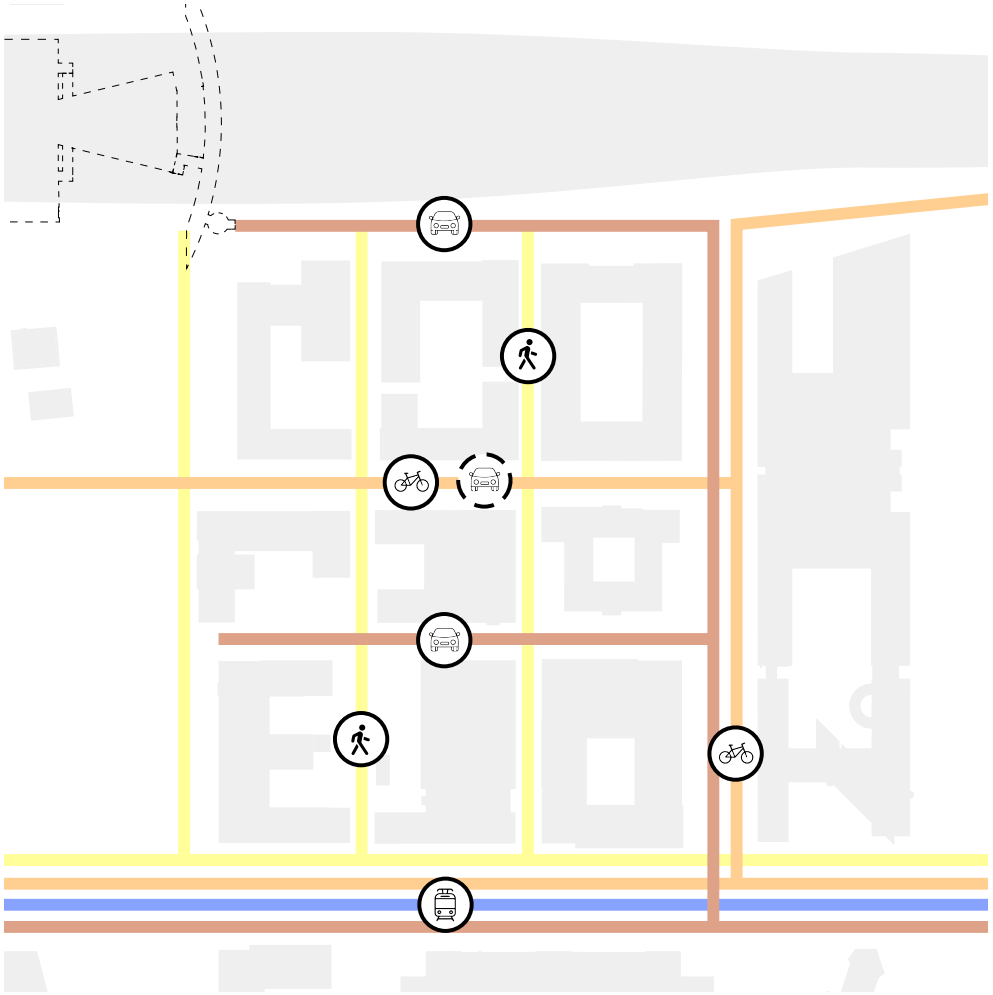
Beheerparagraaf

Volgt na beplantingsplan

Ontsluitingsprincipes huidig vs toekomst



▲ Ontsluiting huidig



▲ Ontsluiting nieuwe situatie

Zone C

gordel '20-'40 en naoorlogse stad (excl. Tuindorpen Noord)



Zwart asfalt | Keiformaat klinker keper



30x30 betontegel lichtgrijs



30x15 betontegel lichtgrijs



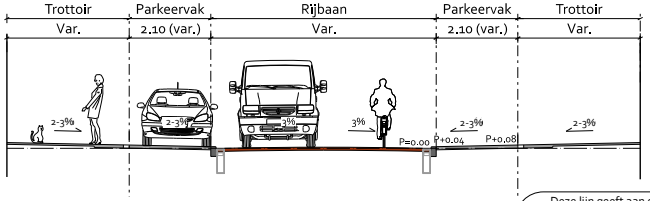
Rood asfalt



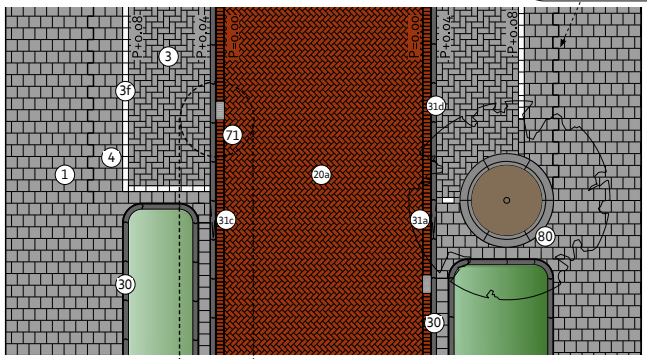
Betonband Amsterdam nr 1.

ETW30, Modern parkeren zonder tussenband, trottoir in 30x30 betontegels

Doorsnede
1:100



Bovenaanzicht
1:100

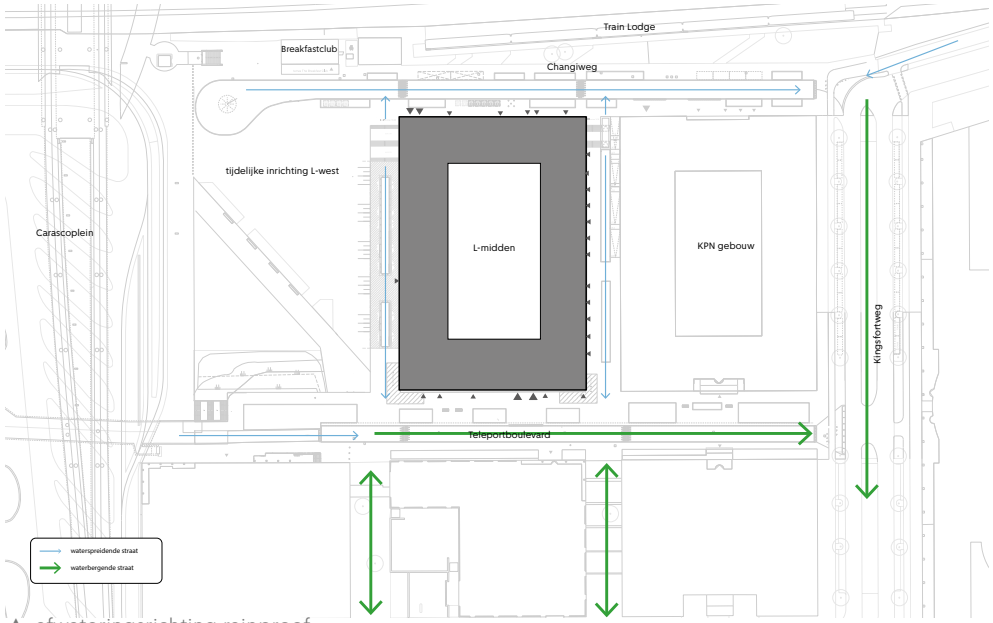


Specifieke inrichting stadsdeel Centrum
In stadsdeel Centrum worden in erftoegangswegen trottoirbanden van 30 cm toegepast. In geval van natuurstenen banden worden de boomkransen (nr 80) ook in natuursteen uitgevoerd. In geval van toepassing van betonnen Puccinimethodebanden, bijv. in de Jordaan, kan de betonnen boomkrans nr 80 toegepast worden.
Zie voor meer algemene informatie, o.a. over waar natuurstenen of juist betonnen banden worden toegepast, H10 Inrichting Centrum.

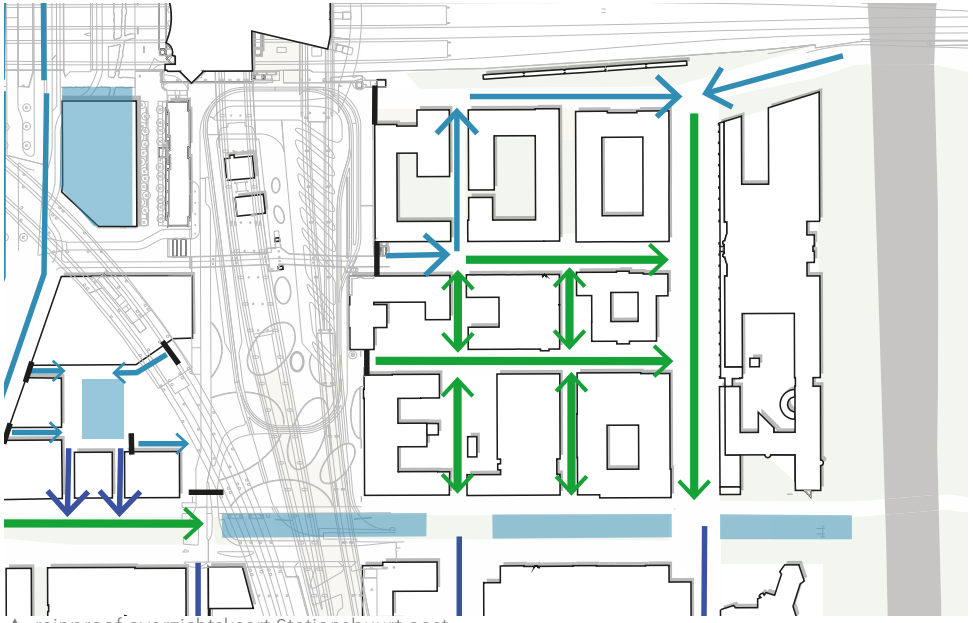
Legenda

Code	Product	Kleur/Type
1 a t/m c	Betontegel 300x300x45	Lichtgrijs/Extra/Luxe mach. 4-4-4
3 a t/m c	Betontegel, 300x150x80	Lichtgrijs/Extra/Luxe mach. Elleboog
3 f	Betontegel, 300x150x80	Wit
4 a t/m c	Betontegel, 300x300x80	Lichtgrijs/Extra/Luxe mach. 4-4-4
20 a	Gebakken klinker, keiformaat, 200x100x80	Rood-Bruin, mach. elleboog

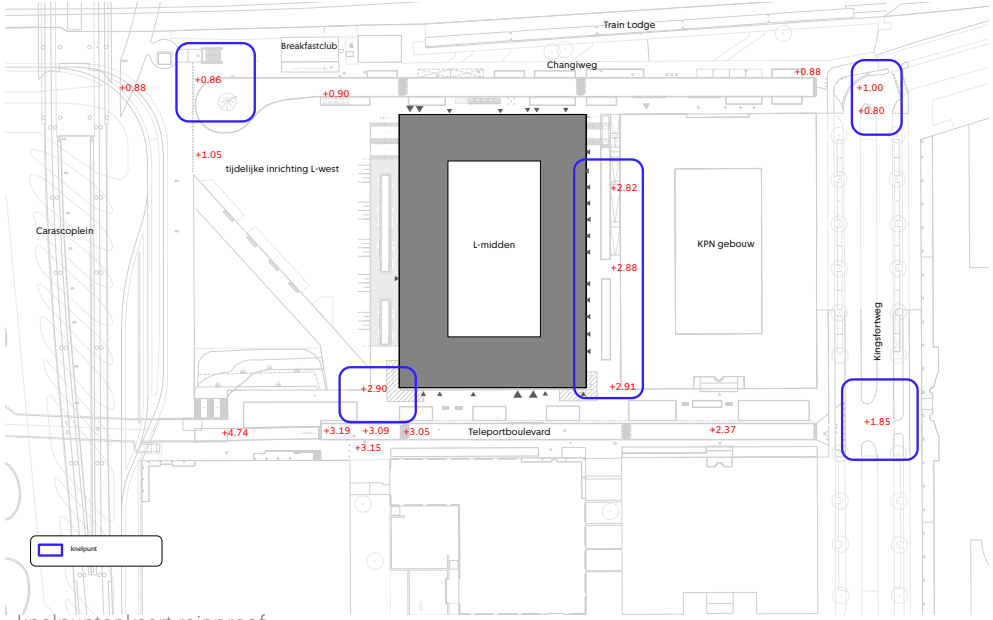
Rainproof



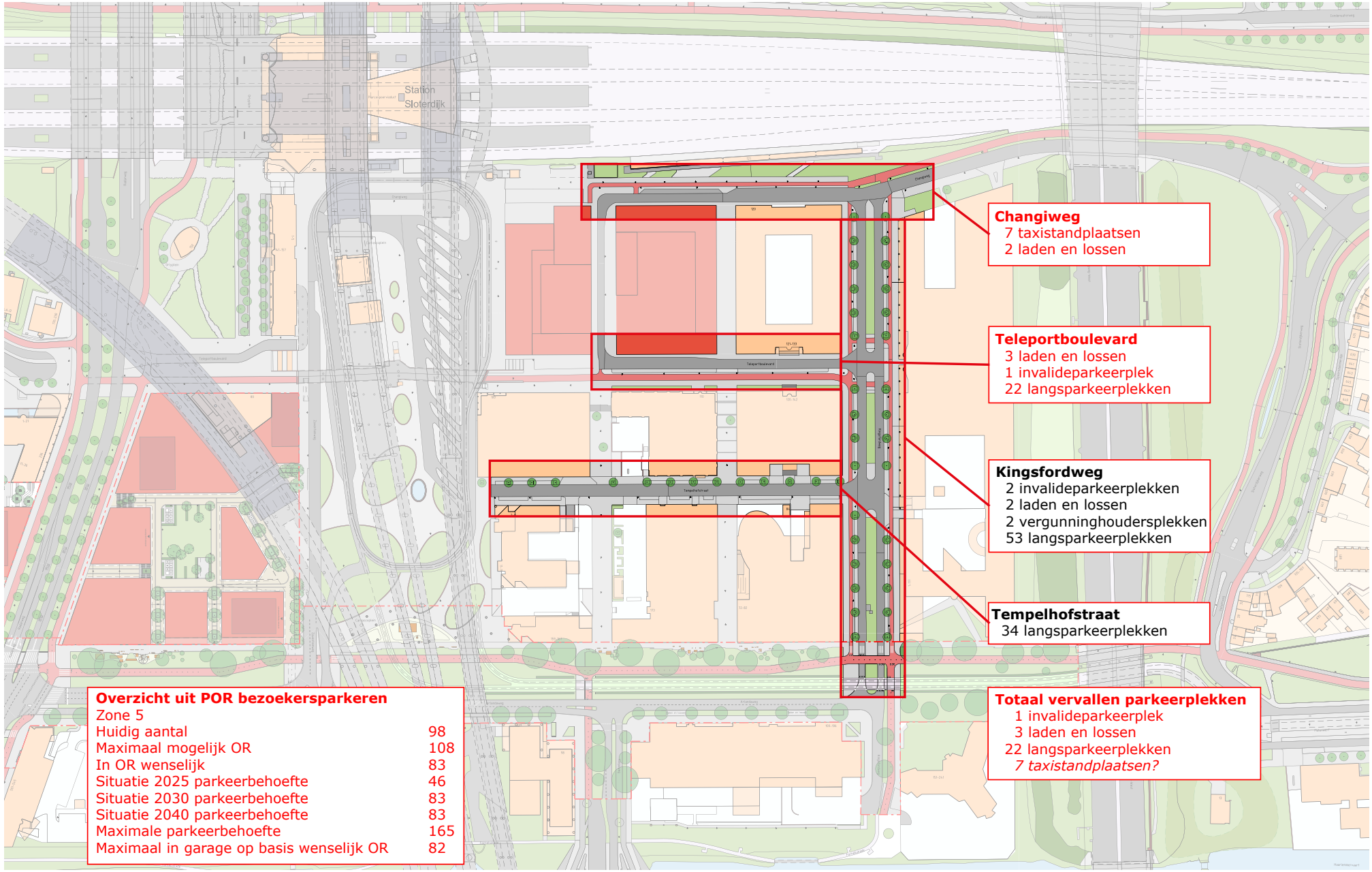
▲ afwateringsrichting rainproof



▲ rainproof overzichtskaart Stationsbuurt oost



▲ knelpuntenkaart rainproof


Station
Sloterdijk
Changiweg
7 taxistandplaatsen
2 laden en lossen
Teleportboulevard
3 laden en lossen
1 invalideparkeerplek
22 langsparkeerplekken
Kingsfordweg
2 invalideparkeerplekken
2 laden en lossen
2 vergunninghoudersplekken
53 langsparkeerplekken
Tempelhofstraat
34 langsparkeerplekken
Overzicht uit POR bezoekersparkeren
Zone 5
Huidig aantal 98
Maximaal mogelijk OR 108
In OR wenselijk 83
Situatie 2025 parkeerbehoefte 46
Situatie 2030 parkeerbehoefte 83
Situatie 2040 parkeerbehoefte 83
Maximale parkeerbehoefte 165
Maximaal in garage op basis wenselijk OR 82
Totaal vervallen parkeerplekken
1 invalideparkeerplek
3 laden en lossen
22 langsparkeerplekken
7 taxistandplaatsen?